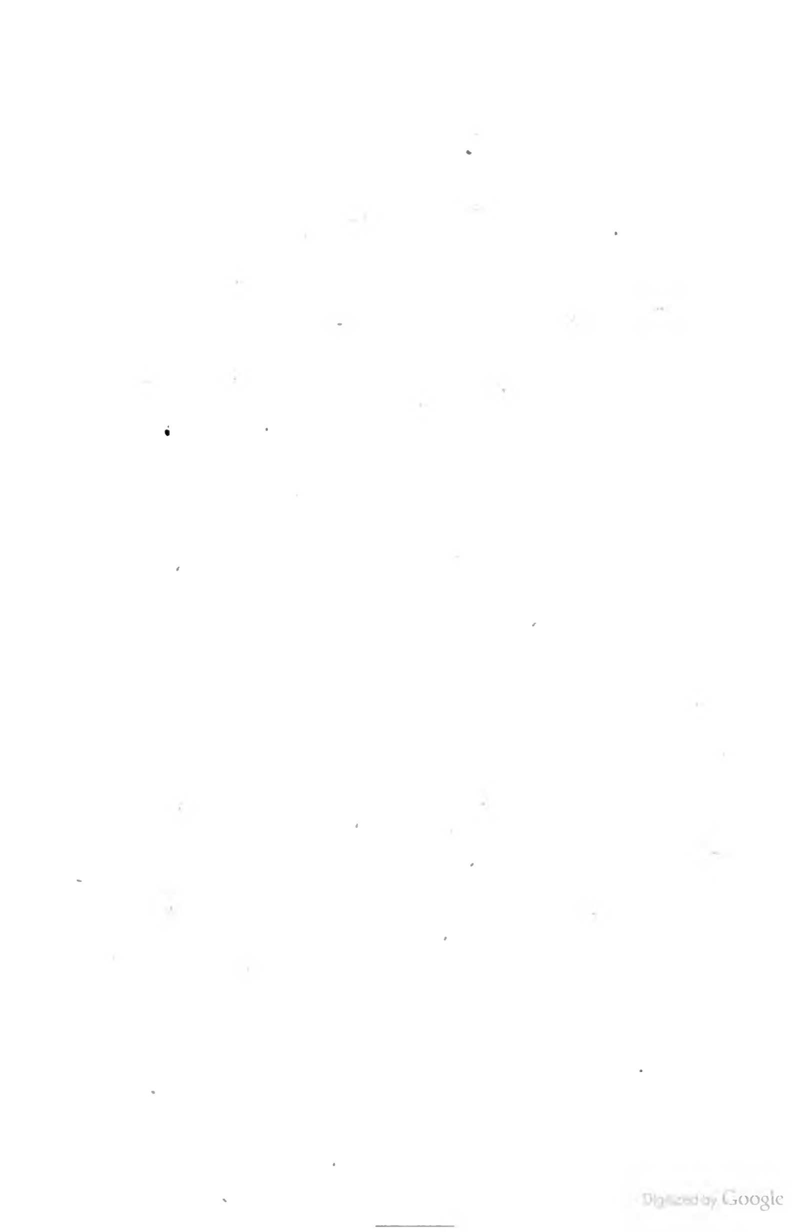
DER RÜCKGANG DER SÜDWESTLICHEN EISENWERKE IN DER...

Alexander Tille







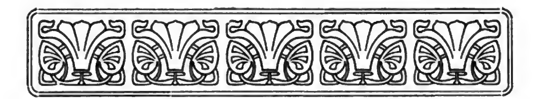
Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen.
Veröffentlichungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller
Herausgegeben von Dr. Alexander Tille.
Heft 15.

Der Rückgang der südwestlichen Eisenwerke in der Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes 1902—1907.

Denkschrift der Handelskammer Saarbrücken, der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie.

Im Auftrage der Körperschaften verfaßt
von
Dr. Alexander Tille.

Kommissionsverlag der Buchhandlung C. Schmidtke
Saarbrücken
1908.



Vorwort.

Zu den Verhandlungen zwischen der südwestlichen und der nordwestlichen Eisen- und Kohlenindustrie über die Mosel- und Saarkanalisierung, welche am 3. und 4. Januar 1908 zu Köln stattfanden, hatte die nordwestliche Eisenindustrie gedruckte Grundlagen erscheinen lassen, welche später den Titel erhalten haben: „Unterlagen zur Beurteilung der Moselkanalisierung." Dieselben sind am Schlusse dieses Heftes abgedruckt. Sie enthalten fast nur Unrichtigkeiten, deren Unwidersprochenbleiben und deren Verbreitung die Verwirklichung des Planes der Mosel- und Saarkanalisierung hinausschieben könnte. Aus diesem Grunde haben sich die Handelskammer Saarbrücken, die Südwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie entschlossen, diese „Unterlagen" einer eingehenden Widerlegung zu unterziehen. Dieselbe wird in vier Heften der Südwestdeutschen Wirtschaftsfragen unter folgenden Titeln erfolgen:

Heft 15. Der Rückgang der südwestlichen Eisenwerke in der Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes 1902—1907.

Heft 16. Die Ausgleichung der Roheisenselbstkosten in Südwestdeutschland-Luxemburg und Niederrheinland-Westfalen 1902—1907.

Heft 17. Der Rhein-Weserkanal und die westliche Eisen- und Kohlenindustrie.

Heft 18. Die Dringlichkeit der Mosel- und Saarkanalisierung.

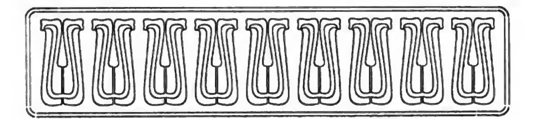
Das vorliegende Heft 15 ist also nur ein Viertel der Widerlegung derselben. Zur Gesamtwiderlegung gehören auch noch die binnen erscheinenden kurzem Hefte 16, 17 und 18.

St. Johann/Saarbrücken, den 12. Juli 1908.

Dr. Alexander Tille.

Inhalt.





Der Rückgang der südwestlichen Eisenwerke in der Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes 1902—1907.

I. Einleitung.

Als das preußische Abgeordnetenhaus am 5. Februar 1905 beschloß, die Königlich Preußische Staatsregierung zu ersuchen, nach Erfüllung bestimmter Voraussetzungen dem Landtage einen Gesetzentwurf über die Kanalisierung der Mosel von der lothringischen Grenze bis Koblenz und der Saar von Brebach bis Konz so frühzeitig vorzulegen, daß der Betrieb auf den beiden Flußkanälen zu gleicher Zeit mit dem Kanal vom Rhein nach der Weser eröffnet werden könne, erkannte es damit dem Grundsatz nach an, daß dem Südwesten eine gleichzeitige Ausgleichsleistung dafür gebühre, daß der preußische Nordwesten eine große leistungsfähige Wasserstraße vom Rhein nach Nordost gebaut erhalte. Die Eröffnungszeit des Rhein-Weserkanals, welche ursprünglich auf 1912 angesetzt war, hat sich seitdem auf 1915 verschoben. 1915 ist also das Jahr, in welchem der Betrieb auf dem Rhein-Weserkanal, auf der kanalisierten Mosel und auf der kanalisierten Saar zugleich eröffnet werden soll. Die Kanalisierung der Mosel und der Saar wird nach sachverständigem Urteil eine Bauzeit von 5 Jahren erfordern, also spätestens 1910 begonnen werden müssen. Da zuvor nicht nur Landerwerbungen vorgenommen werden müssen, sondern auch noch andere Vorarbeiten ihre Erledigung zu finden haben, welche mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen, so muß 1909 die Hand ans Werk gelegt werden können. Dazu ist es erforderlich, daß spätestens Anfang 1909 eine Vorlage über die Kanalisierung der beiden Flüsse dem preußischen Abgeordnetenhause vorgelegt werde.

Im Jahre 1905 ist die Dringlichkeit der Mosel- und Saarkanalisierung allein mit folgenden Tatsachen begründet worden:

1. daß der Bau des Rhein-Weserkanals der nordwestpreußischen Eisenindustrie große Vorteile für den Bezug ihrer Rohstoffe, namentlich von Kohle und Koks, biete und damit die Wettbewerbsfähigkeit der südwestlichen Eisenindustrie mit ihr beeinträchtige;
2. daß der Bau des Rhein-Weserkanals auch den vom Rheine abgelegenen nordwestlichen und einigen nördlichen Hütten den Bezug fremder Erze auf dem Wasserwege wesentlich verbillige, damit das fremde Erz auskosten der deutschen Minette stark vorbegünstige und dadurch den Bezug von Lothringer Minette beschränken müsse, was einer erheblichen Schädigung des Lothringer Minettebergbaues gleichkomme;
3. daß der Bau des Rhein-Weserkanales auch den vom Rhein abgelegenen nordwestlichen und nördlichen Hütten es ermöglichen werde, ihre Erzeugnisse auf dem reinen Wasserwege nach Süddeutschland und Südwestdeutschland abzusetzen (was jetzt nur den unmittelbar am Rhein gelegenen Werken möglich ist), und damit den Mitbewerb des Südwestens im Süden und Südwesten empfindlich treffen werde;
4. daß der Bau des Rhein-Weserkanales auch den vom Rhein abgelegenen nordwestlichen und nördlichen Hütten in ihrer Ausfuhrstellung einen großen Vorteil bringen werde, indem er sie durch einen Wasserweg mit dem Rheine und dadurch mit dem Meere verbinde;
5. daß der Bau des Rhein-Weserkanals der am Rhein gelegenen und der von ihm abgelegenen nordwestlichen Eisenindustrie die Frachtkosten nach Hannover und Bremen außerordentlich verbilligen und ihr dadurch einen neuen Frachtvorsprung vor der südwestlichen Eisenindustrie auf dem ganzen norddeutschen und ostdeutschen Markte geben werde.

Diese Gründe sind seit 1905 unverändert bestehen geblieben. Zu ihnen hat aber die Ungunst der Verhältnisse neue zugefügt, welche, auch abgesehen von dem Bau des Rhein-Weserkanals, die schleunigste Kanalisierung der Mosel und Saar zu einem Gebote der Notwendigkeit machen.

Bisher war ein Vorsprung in den Erzeugungskosten von Roheisen von mindestens 12 M vor der nordwestlichen Eisenindustrie eine Lebensfrage der südwestlichen Eisenwerke; denn bei der un-

günstigen Frachtlage des Südwestens, 370—570 km vom Meere, in der äußersten Südwestecke Deutschlands, dicht an der Grenze des durch hohe Zölle verschlossenen Frankreichs und der wenig aufnahmefähigen Schweiz, mußten sie diesen haben, um auf dem deutschen Markte wie auf dem Weltmarkte den Wettbewerb mit dem Nordwesten aushalten zu können. Dieser Vorsprung in den Erzeugungskosten für Roheisen ist aber den südwestlichen Werken seit 1902 verloren gegangen, und die Folgen dieses Umstandes sind bereits daran sichtbar, daß sie in der Roheisenerzeugung, in der Erzeugung von Gußwaren zweiter Schmelzung, in der Stahlerzeugung, in der Halbzeugerzeugung und in der Herstellung aller Stahlerzeugnisse überhaupt seit 1902 in ihrer Stellung ununterbrochen zurückgegangen sind.

Erhält der Nordwesten unter diesen Umständen jetzt auch noch den Rhein-Weserkanal, ohne daß dem Südwesten ingestalt der Mosel- und Saarkanalisierung ein Ausgleichsabschlag geboten wird, so muß die Mitbewerbsfähigkeit des Südwestens den schwersten Schlag erleiden.

Daher ist die Mosel- und Saarkanalisierung im Jahre 1908 weit dringlicher geworden, als sie im Jahre 1905 war. Die Mosel- und Saarkanalisierung ist heute die dringlichste Aufgabe der preußischen Verkehrspolitik. Sie ist eine Aufgabe geworden, der sich die preußische Staatsregierung nicht entziehen kann, wenn sie nicht den Vorwurf auf sich laden will, daß sie die einzelnen Landesteile ungleichmäßig behandele und bei ihren verkehrspolitischen Maßnahmen nicht genügend Rücksicht auf die Nebenfolgen derselben nehme.

Die preußische Staatsregierung hat dementsprechend denn auch ihre Aufmerksamkeit diesen Sonderfragen zugewendet und die Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse zwischen dem nordwestlichen und dem südwestlichen Eisengebiete von 1901—1907 zum Gegenstande eingehender Untersuchungen gemacht. Insbesondere hat sie als Gegenstand der Verhandlungen über die Mosel- und Saarkanalisierung zwischen der niederrheinisch-westfälischen und der südwestdeutschen Eisenindustrie zu Köln am 3. und 4. Januar 1908 folgende drei Fragen gestellt:

I. Sind in den Produktions- und Verfrachtungsverhältnissen der Eisenindustrie in Niederrheinland-Westfalen einerseits und in Südwestdeutschland-Luxemburg anderseits seit dem Jahre 1901 wesentliche Veränderungen vor sich gegangen?

II. Werden die Produktions- und Verfrachtungsverhältnisse der Eisenindustrie in Niederrheinland-Westfalen einerseits und in Südwestdeutschland-Luxemburg anderseits durch den Rhein-Weserkanal wesentliche Veränderungen erfahren?

III. Würden die Produktions- und Verfrachtungsverhältnisse der Eisenindustrie in Niederrheinland-Westfalen einerseits und in Südwestdeutschland-Luxemburg anderseits durch die Kanalisierung der Mosel und Saar wesentlich verändert werden?

Die Kölner Verhandlungen, welche zwei Tage in Anspruch nahmen, haben kein klar durchsichtiges Ergebnis gehabt. Einmal waren dieselben in ihren Einzelheiten kaum genügend vorbereitet worden, und sodann beschränkten sich die Vertreter des Nordwestens wesentlich darauf, allgemeine unbewiesene Behauptungen aufzustellen und die Einzelaufstellungen des Südwestens zu verneinen, statt den Beweis zu versuchen, daß sie unzutreffend seien. Die Ausführungen des Nordwestens waren auch ihrer überwältigenden Masse nach gar nicht der Ausfluß der persönlichen Ueberzeugung der einzelnen Vertreter des Nordwestens, sondern die mündliche Wiederholung eines ihnen gedruckt vorgelegten Programmes, das zum großen Teile abgelesen wurde. Für die nordwestlichen Teilnehmer an den Verhandlungen waren nämlich gedruckte „Unterlagen zur Beurteilung der Moselkanalisierung" ausgearbeitet worden, für welche jedoch niemand verantwortlich zeichnet. Sie nennen weder einen Verfasser, noch sind sie im Namen einer Körperschaft ausgegeben worden. Nur die Druckerei ist aus einer von ihnen ersichtlich: Joh. Brendow & Sohn, Duisburg-Ruhrort. Die ganze 28 Bogenspalten starke Druckschrift trug ursprünglich auch keine fortlaufenden Seitenzahlen, sondern stellte sich als Zusammenstellung einer Reihe loser Doppelblätter dar. Sie ist im April 1908 dann in einem Neudruck in Großquart erschienen, welcher sich „Unterlagen zur Beurteilung der Moselkanalisierung" nennt, ebenfalls namenlos ist und die früheren Einzelblätter neu anordnet.

Diese „Unterlagen zur Beurteilung der Moselkanalisierung" sollen hier als dritte Duisburger Denkschrift bezeichnet werden. Sie sind am Schlusse dieses Heftes in vollem Wortlaute in der neuen Reihenfolge ihrer Teile abgedruckt. Sie haben eine Reihe äußerer Eigentümlichkeiten. Während die Fragen der preußischen Regierung allgemein nach den Veränderungen in den Produktions- und Verfrachtungsverhältnissen der Eisenindustrie fragen, sucht die dritte Duisburger Denkschrift die Sache auf staatliche Maßnahmen mit

dieser Wirkung einzuschränken; während die preußische Regierung nach den Verschiebungen in der ganzen Eisenindustrie beider Gebiete fragt, sucht sie die Sache auf die Thomaseisenindustrie einzuengen; während die preußische Regierung nach den Veränderungen seit 1901 fragt, entnimmt sie ihre Hauptausführungen der Zeit vor 1901. Während bei der Weiterverarbeitung an erster Stelle die ganze Stahlerzeugung, also mit Einschluß der Martinstahlerzeugung, beider Bezirke betrachtet werden muß, weicht sie der Produktionsstatistik für das deutsche Zollgebiet aus und sucht sie die Frage auf eine Gruppe Werke des Stahlwerksverbandes einzuschränken. Während die Erzeugung von Gußwaren zweiter Schmelzung bei der Weiterverarbeitung des Roheisens eine wichtige Rolle spielt, läßt sie die Verarbeitung des Gießereiroheisens ganz beiseite. Die sämtlichen Denkschriften der südwestdeutsch-luxemburgischen Eisenindustrie, welche sich selbst ausdrücklich als gemeinsame Denkschriften der Handelskammer Saarbrücken, der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie kennzeichnen, behandelt sie als Privatäußerungen des Generalsekretärs und Syndikus dieser Körperschaften. Ebenso schiebt sie denselben die sämtlichen Berechnungen der Frachtkosten auf der Mosel und Saar zu, welche von Vertretern des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten mit Vertretern der Reichslande unter Zuziehung von zahlreichen Sachverständigen in Trier am 25. November 1903, von Vertretern des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten mit Sachverständigen zu Saarbrücken am 30. und 31. Oktober 1906 und von Vertretern des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten mit Vertretern der reichsländischen Regierung und Sachverständigen zu Trier am 5. und 6. April 1907 gemacht worden sind, und spielt dagegen ein paar heute völlig veraltete gelegentliche Bemerkungen aus einem vor 9 Jahren — 1899 —, ehe noch das Königliche Projekt der Mosel- und Saarkanalisierung geschaffen war, erschienenen Buche aus, welche bei Gelegenheit der Bearbeitung eines ganz fremden Stoffes über die Moselfrachten gemacht worden sind! Sie benutzt dabei statistische Zahlen nach Methoden, welche nicht als einwandfrei gelten können. Ebenso benutzt sie beharrlich eine eigens auf ihre Zwecke zugeschnittene eklektische Statistik. Auf über zwei Drittel der von der südwestdeutsch-luxemburgischen Eisenindustrie vorgebrachten Gesichtspunkte geht sie überhaupt nicht ein. Die Gesamt-

heit dieser Manöver schloß es von vornherein aus, daß diese Denkschrift auch nur ein entfernt zutreffendes Bild von der Sachlage geben konnte. Eine Erwiderung auf sie wird sich im wesentlichen mit Berichtigung ihrer Angaben und mit Ergänzung ihres Inhaltes zu befassen haben.

Sie wird sich zugleich die Aufgabe zu stellen haben, die drei Fragen der preußischen Regierung in ihrem vollen Umfange aufgrund einwandfreien, vollständigen Materials und unter Benutzung streng wissenschaftlicher Methoden zu beantworten. Wenn es ihr gelingt, diese Aufgabe zu lösen, dann wird sie damit das geleistet haben, was man wohl billigerweise von den Kölner Verhandlungen als Ergebnis hätte erwarten dürfen.

An der Spitze dieser Widerlegungen wird die Richtigstellung der unrichtigen Behauptungen zu stehen haben, welche die dritte Duisburger Denkschrift an die Spitze ihrer Ausführungen gestellt hatte, daß nämlich sich seit 1902 der Südwesten stärker entwickelt habe als der Nordwesten und daß insbesondere die Thomasroheisenerzeugung und die Erzeugung von Fertigerzeugnissen im Südwesten 1902—1907 sich stärker entwickelt habe als im Nordwesten. Diese Behauptung betrifft objektiv feststehende Tatsachen, über die für denjenigen, welcher die einschlägigen Statistiken kennt, kein Zweifel bestehen kann. Der Nordwesten hat denn auch sehr bald eingesehen, daß die Produktionsstatistik des Deutschen Reiches und des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller seine Behauptungen in allen Punkten widerlege. Daher hat er nachträglich versucht, die Frage auf das zweifelhaftere Gebiet der Versandstatistik hinüberzuschieben, und unterm 18. bis 26. Februar 1908 haben acht nordwestliche Eisenwerke an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten einen „Antrag der Stahlwerke im Ruhrgebiet, betreffend zwei Feststellungen in Sachen des Moselkanals“ gerichtet, welcher ebenfalls am Schlusse dieses Heftes abgedruckt ist, und zwar hinter der dritten Duisburger Denkschrift. Auch die falschen Behauptungen dieses „Antrages“ werden richtig zu stellen sein.

Aus diesen Zahlenaufstellungen wird sich ohne jede Unklarheit ergeben, daß von 1902—1907, beziehentlich, soweit dieser Zeitraum schon statistisch erfaßbar ist, ein bedeutender Rückgang der südwestlichen Eisenwerke in ihrer Stellung in der Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes stattgefunden hat, daß sie nicht nur in der Roheisenerzeugung überhaupt, sondern insbesondere auch in der Thomasroheisenerzeugung ihre alte

Stellung eingebüßt haben, und daß ihre Erzeugung von Gußwaren zweiter Schmelzung und von Stahlerzeugnissen mit dem Wachstum derjenigen im Nordwesten nicht entfernt hat schritthalten können. Bei ihrer verkürzten Roheisenerzeugung und Halbzeugherstelung hat sie in dieser Zeit auch noch ingestalt von Roheisen und von Halbzeug steigende Mengen an andere Gebiete als Rohstoff bezw. Halbfabrikat abgegeben. Sämtliche Behauptungen des Nordwestens über eine schnellere Steigerung von Fertigerzeugnissen im Südwesten als im Nordwesten fallen damit in sich zusammen.

Die Fragen der preußischen Regierung stellen Niederrheinland-Westfalen und Südwestdeutschland-Luxemburg einander gegenüber. Es wird zunächst die Frage sein, was diese beiden Begriffe bedeuten. Niederrheinland-Westfalen bedeutet in der Eisenindustrie herkömmlich den Bezirk der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, d. h. die folgenden Bezirke der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen:

22 das Ruhrgebiet, soweit dasselbe zu Westfalen gehört,
23 das Ruhrgebiet, soweit dasselbe zur Rheinprovinz gehört,
25 die Rheinprovinz rechts des Rheins mit Ausschluß des Ruhrgebietes, des Kreises Wetzlar und der Rheinhafenstationen,
26 die Rheinprovinz links des Rheins (mit Ausschluß des Saargebietes) und das Fürstentum Birkenfeld,
28 die Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort.

Es gehört also zu ihm insbesondere nicht:

Verkehrsbezirk 24, Provinz Westfalen mit Ausschluß des Ruhrgebietes und die Fürstentümer Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen) und

Verkehrsbezirk 21, Provinz Hessen-Nassau (mit Ausschluß des Kreises Rinteln und des Kreises Schmalkalden) der Kreis Wetzlar sowie die Großherzoglich Hessische Provinz Oberhessen.

Die Eisenindustrie der Verkehrsbezirke 24 und 21 wird vielmehr in der Einteilung des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller herkömmlich unter der Bezeichnung „Sieg, Lahn und Hessen-Nassau“ zusammengefaßt und bildet ein Gebiet mit besonderen Erzeugungsverhältnissen, welche sowohl von denen des Nordwestens als denen des Südwestens verschieden sind.

Der Südwesten besteht hinsichtlich seiner Roheisenerzeugung aus den Verkehrsbezirken:

27 das Saargebiet von Neunkirchen einschließlich bis Trier ausschließlich,

29 Lothringen,

59 Luxemburg.

Soweit die Weiterverarbeitung infrage kommt, ist diesen jedoch noch Verkehrsbezirk

31 Bairische Pfalz mit Ausschluß von Ludwigshafen

zuzurechnen, weil in diesem St. Ingbert liegt, das nach seinen Verhältnissen zu den Saarwerken gehört. Soweit im Nordwesten die Wirkungen des Rhein-Weserkanals insbesondere infrage kommen, kann die Betrachtung natürlich nicht auf den Bezirk der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller beschränkt bleiben, sondern es müssen aus der Norddeutschen Gruppe die beiden dicht an den Kanal zu liegen kommenden Werke Osnabrück und Großilsede eingeschlossen werden, welche beide in der Provinz Hannover (Verkehrsbezirk 11) liegen.



II. Der Rückgang des Südwestens in der Roheisenerzeugung des deutschen Zollgebietes 1902—1907.

(Statistik des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller.)

Die dritte Duisburger Denkschrift geht von dem Versuche aus, die südwestliche Eisenindustrie geschichtlich herabzusetzen, und erfindet in dem Wunsche, dieselbe zu verkleinern, ganz neue geschichtliche Tatsachen. Demgegenüber ist zunächst auf die wirkliche Geschichte zu verweisen.

Die Eisenindustrie an der Saar und in Lothringen ist ebenso alt, ja weit älter als diejenige des Nordwestens. Nach der Geschichtsauffassung der dritten Duisburger Denkschrift hat die Entwicklung der Eisenindustrie an der Mosel erst Ende der siebziger Jahre, nach der Einführung des Thomasprozesses, eingesetzt. Gröber läßt sich die Geschichte doch wohl nicht gut auf den Kopf stellen. Im Jahre 1870, ehe Elsaß-Lothringen an das Deutsche Reich gekommen war, betrug die Roheisenerzeugung des deutschen Zollgebietes 1391124 t. Lothringen allein brachte bei der Erwerbung durch das Deutsche Reich eine Jahresroheisenerzeugung von 400000 t mit, welche also fast 30 Vomhundert der alten deutschen Roheisenerzeugung ausmachte! Die Werke von Karcher, von Westermann, von Dupont und Dreyfuß bei Metz, die de Wendelschen Werke bei Hayingen und Stieringen und die Dietrichschen Werke bei Niederbronn im Elsaß waren damals bereits altbewährte Eisenhütten. Das Fenschtal war schon um jene Zeit eine Hauptstelle der Eisenindustrie. Welchen Mitbewerb die Vermehrung des plötzlich um 30 Vomhundert gestiegenen deutschen Angebotes von Roheisen bedeutete, das steht in der Geschichte der Zollpolitik des jungen Deutschen Reiches mit aller wünschenswerten Deutlichkeit geschrieben. In den Frankfurter Friedensvertrag wurde damals deswegen die Bestimmung aufgenommen, daß das Lothringer Eisen noch bis zum 1. Januar 1873 zu dem halben Zolle nach Frankreich eingehen sollte. Dr. Alfred Weyhmann hat in seiner Geschichte der älteren lothringischen Eisenindustrie im 17. Jahrgang des Jahrbuches der Gesellschaft

für lothringische Geschichte und Altertumkunde 1905 nachgewiesen, daß die älteste Urkunde über den Abbau von Lothringer Eisenerzen aus dem Jahre 1240 stammt und daß die dortige Eisenindustrie, nach Ortsnamen zu schließen, mindestens bis ins 9. Jahrhundert zurückzugehen scheint. Die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie ist, verglichen mit dem Südwesten, also keineswegs die ältere. Sie hat nur in neuester Zeit durch staatliche Beihilfe eine viel größere Entwicklung erfahren, und zwar insbesondere seit dem Jahre 1903. Bis dahin hat in neuerer Zeit die südwestliche Eisenindustrie zu ihrer älteren Grundlage auch noch die stärkere Entwicklung aufzuweisen gehabt. Soviel über die Geschichte.

Auch über die gegenwärtige Stellung des Nordwestens macht die dritte Duisburger Denkschrift falsche Angaben. Sie sagt: daß es der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie unter den Verhältnissen von 1902—1907 gelungen sei, „ihre Stellung als Mittelpunkt der deutschen Eisen- und Stahlerzeugung im großen und ganzen zu behaupten.“ In Wirklichkeit kann man einen Bezirk, der nur etwa 41 Vomhundert des deutschen Roheisens macht, doch nicht den Mittelpunkt der deutschen Eisenerzeugung nennen, sondern der Südwesten muß für sich in Anspruch nehmen, noch 1902 ein ebenso bedeutender Roheisenbezirk gewesen zu sein wie der Nordwesten, und möchte sich diese seine Stellung nicht verkleinern lassen. Der Mittelpunkt der deutschen Stahlerzeugung aber ist der Nordwesten tatsächlich. Es ist ferner richtig, daß der Südwesten durch die Ungunst der Verhältnisse seit 1903 von dem Nordwesten in der Roheisenerzeugung überflügelt worden ist; denn er hat bei der gleichzeitigen Herabdrückung der Roheisenselbstkosten im Nordwesten und der Steigerung der südwestlichen Roheisenselbstkosten notwendigerweise ins Hintertreffen kommen müssen. Aber das schließt nicht aus, daß all das unrichtig ist, was der Niederrhein zur Stützung seiner angeblichen Stellung als Mittelpunkt der deutschen Roheisenerzeugung von jeher ausführt. In Wirklichkeit hat die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie erst seit 1903 die stärkste Roheisenerzeugung im deutschen Zollgebiete aufzuweisen. Erzeugte doch der Südwesten 1902 3367844 t Roheisen und der Nordwesten nur 3281200 t; 1907 war es umgekehrt geworden. Da stand der Südwesten dem Nordwesten um 505756 t nach. In Hunderteln der Gesamterzeugung des deutschen Zollgebietes ausgedrückt, erzeugte die ganze niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie 1902 38,69 % des deutschen Roheisens.

Die anderen 61,31 % wurden anderwärts erzeugt, davon 39,72 % des ganzen im Südwesten. 1907 stellte der Nordwesten dagegen 41,75 % des deutschen Roheisens dar. Nur noch 58,25 % wurden anderwärts erzeugt, davon 37,87 % des ganzen im Südwesten.

Die Fragen der preußischen Regierung für die Kölner Verhandlungen vom 3. und 4. Januar 1908 sollen die Veränderungen feststellen, welche seit der Gewährung der Erz- und Koksausnahmetarife vom 1. Juli 1901 eingetreten sind. Die erste Hälfte des Jahres 1901 liegt also an sich außerhalb des fraglichen Zeitraumes. Da die Wirkungen solcher Tarife nicht augenblicklich eintreten, sondern für das Durchschlagen ihrer Wirkung immer eine gewisse Uebergangszeit erforderlich ist und außerdem für die meisten Mengen, welche verglichen werden müssen, nur Jahresstatistiken zur Verfügung stehen, so bleibt nichts übrig, als das ganze Jahr 1901 aus dem Spiele zu lassen und die Frage „seit 1901" als „seit dem Ende des Jahres 1901" aufzufassen. In Wirklichkeit haben diese Veränderungen noch langsamer gewirkt. Tatsächlich ist es nämlich sogar erst die Jahresscheide 1902/3, welche den Wendepunkt in dem Wettbewerbsverhältnisse der beiden großen westlichen Eisenbezirke gebracht hat. Das Jahr 1902 stellt noch den Höhepunkt dar, auf den eine ununterbrochene, rasche Aufwärtsentwicklung von 1897—1902 den Südwesten gebracht hatte, sodaß 1902 die südwestliche Roheisenerzeugung die nordwestliche überragte. Es betrug nämlich die Roheisenerzeugung des deutschen Zollgebietes:

	Deutsches Zollgebiet		Südwestdeutschland-Luxemburg		Niederrheinland-Westfalen	
	t	%	t	%	t	%
1897	6 889 067	100	2 341 079	33,98	2 683 537	38,95
1898	7 402 717	100	2 528 190	34,15	2 990 325	40,39
1899	8 029 305	100	2 819 760	35,12	3 186 704	39,69
1900	8 422 842	100	3 051 552	36,23	3 270 373	38,82
1901	7 785 887	100	2 896 748	37,20	3 014 844	38,72
1902	8 479 653	100	3 367 843	39,72	3 281 200	38,69

Von 1897 bis 1902 war also die Roheisenerzeugung des Südwestens von 33,98 % der deutschen Roheisenerzeugung auf 39,72 % also um 5,74 % emporgestiegen, während der Nordwesten sich mit 38,69 % im Jahre 1902 nur eben auf seinem Bestande

von 38,95 %, im Jahre 1897 behauptet, also keine wesentliche Veränderung erfahren hatte. Ganz dasselbe gilt von der Thomasroheisenerzeugung. Dieselbe hatte sich in dem gleichen Zeitraume folgendermaßen entwickelt:

	Deutsches Zollgebiet		Südwestdeutschland-Luxemburg		Niederrheinland-Westfalen	
	t	%	t	%	t	%
1897	3 575 275	100	1 687 518	47,23	1 420 259	39,73
1898	4 002 126	100	1 794 901	44,84	1 694 500	42,09
1899	4 424 052	100	1 990 284	44,99	1 859 237	42,02
1900	4 826 459	100	2 374 424	49,19	1 900 234	39,36
1901	4 452 950	100	2 228 230	50,00	1 709 768	38,40
1902	5 265 344	100	2 711 015	51,41	2 037 847	38,70

Von 1897 bis 1902 war also die Thomasroheisenentwicklung des Südwestens von 47,23 % auf 51,41 % der deutschen Erzeugung, also um 4,18 % gestiegen, während diejenige des Nordwestens im gleichen Zeitraume von 39,73 % auf 38,70 %, also um etwa ein Vomhundert, gesunken war.

Das merkwürdige und entscheidende ist nun, daß mit dem Jahre 1902 diese glänzende Entwicklung des Südwestens zuende war. War die Beteiligung des Südwestens an der deutschen Roheisenerzeugung und an der deutschen Thomasroheisenerzeugung 1897—1902 dauernd gestiegen, so trat jetzt ein Rückschlag ein. Eine ganze Reihe staatliche Maßnahmen, insbesondere der Bau großer Wasserstraßen und Häfen auf Staatskosten, verbilligten der nordwestlichen Industrie ihre Frachten. Die nordwestliche Industrie nützte dieselben aufs stärkste aus, indem sie binnen wenigen Jahren ihren Schwerpunkt an Wasserstraßen verlegte, und so begann mit dem Jahre 1903 im Nordwesten ein gewaltiger Aufschwung, der durch allerhand Nebenmittel noch gefördert wurde. Hierher gehört vor allem die Verschwisterung der nordwestlichen Eisenindustrie mit der nordwestlichen Kohlenindustrie und die Fusionierung zahlreicher kleinerer Hüttenwerke zu großen Hüttenkomplexen. Gleichzeitig wurden die Verhältnisse, namentlich auch die allgemeinen Grundlagen der Roheisenerzeugung, im Südwesten immer schlechter, und es entstand ein Zustand, welcher dringend eine Erleichterung durch die Schaffung einer Wasserstraße für den Südwesten erforderlich machte. Wie stark dieser Wandel auf die

Herstellung von Roheisen und von Erzeugnissen daraus drückte, lehrt die Produktionsstatistik. Die Ergebnisse derselben sollen im folgenden zunächst für Roheisen im einzelnen gezeigt werden.

a) Der Rückgang des Südwestens in Roheisen überhaupt.

Nach der Statistik des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller betrug die Roheisenerzeugung beider Gebiete seit 1902:

	Deutsches Zollgebiet	Saargebiet		Lothringen-Luxemburg		Südwestdeutschland-Luxemburg		Niederrheinland-Westfalen	
	t	t	%	t	%	t	%	t	%
1902	8 479 653	645 001	7,6	2 722 843	32,12	3 367 844	39,72	3 281 200	38,69
1903	10 085 634	735 968	7,3	3 217 328	31,7	3 953 269	39,20	4 009 227	39,75
1904	10 103 942	752 771	7,45	3 267 875	32,3	4 020 646	39,79	4 015 821	39,94
1905	10 987 623	814 310	7,4	3 520 697	32,0	4 335 007	39,45	4 367 640	39,83
1906	12 478 067	901 252	7,38	3 887 600	31,1	4 788 852	38,38	5 142 783	41,21
1907	13 045 760	950 446	7,28	3 989 922	30,6	4 940 368	37,87	5 446 124	41,75

Ganz Südwestdeutschland-Luxemburg erzeugte demnach 1902 39,72 Vomhundert, 1907 aber nur noch 37,87 Vomhundert des deutschen Roheisens, während Niederrheinland-Westfalen von 38,69 Vomhundert im Jahre 1902 auf 41,75 Vomhundert im Jahre 1907 aufstieg. Von 1902 bis 1907 hat also Südwestdeutschland-Luxemburg abgenommen um 1,85 Vomhundert, und Niederrheinland-Westfalen hat zugenommen um 3,06 Vomhundert der deutschen Roheisenerzeugung. Während 1902 die Erzeugung des Südwestens um 1,03 % größer war als diejenige des Nordwestens, war sie 1907 um 3,88 % kleiner. Es war also in diesen fünf Jahren eine Verschiebung zuungunsten des Südwestens von 4,91 % oder fast vollen 5 % entstanden.

In tatsächlichen Zahlen erzeugte Südwestdeutschland-Luxemburg 1902 86 644 t Roheisen mehr als Niederrheinland-Westfalen und 1907 505 756 t weniger! Niederrheinland-Westfalen rückte in dieser Zeit also um 592 400 t schneller vor als Südwestdeutschland-Luxemburg.

b) Der Rückgang des Südwestens in den einzelnen Roheisenarten.

Um eine Grundlage für die Statistik der Stahlerzeugung zu gewinnen, wird es erforderlich sein, sich der herkömmlichen Einteilung anzubequemen, welche auch in der Erzeugungsstatistik des Deutschen Reiches durchgeführt ist. Diese faßt zusammen unter

Flußeisen und Flußstahl:
Thomasstahl und Bessemerstahl, Siemens-Martinstahl, Kohlenstahl, Pernotstahl usw.

unter Schweißeisen und Schweißstahl:
Puddeleisen, Puddelstahl, Herdfrischeisen, Herdfrischstahl, Raffinierstahl, Zementstahl, Renneisen und Rennstahl.

unter Gießereieisen:
Gußwaren zweiter Schmelzung, auch solche, welche durch Umschmelzen von altem Guß-, Bruch- und Wascheisen erzeugt werden.

Diese Gruppierung wird am besten auch schon bei Betrachtung der Roheisenstatistik einzuhalten sein.

1. Der Rückgang des Südwestens in Roheisen zur Flußstahlherstellung.

α) Thomasroheisen.

Die dritte Duisburger Denkschrift sucht die Aufstellung über die gesamte Roheisenerzeugung, welche sie nicht widerlegen kann, dadurch abzuschwächen, daß sie ihr in eklektischer Statistik allein die Erzeugung von Thomasroheisen in beiden Gebieten gegenüberstellt. Dies ist offenbar unzulässig, da es nach der Fragestellung die Verhältnisse der ganzen Eisenindustrie beider Gebiete zu vergleichen gilt. Sodann macht sie eine Aufstellung für die Zeit von 1897 bis 1906, deren Teil bis 1901 gar nicht zur Sache gehört. Ferner ist in dieser Aufstellung die Zahl 2636266 t falsch, welche die südwestliche Thomasroheisenerzeugung für 1902 angeben soll. Sie muß 2711015 t heißen. Ebenso ist die Zahl 2034284 t falsch, welche die nordwestliche Thomasroheisenerzeugung für 1902 angeben soll. Sie muß 2037847 t heißen. Nach diesen Richtigstellungen ergibt sich folgende Entwicklung der Thomasroheisenerzeugung im deutschen Zollgebiet 1902—1907:

	Deutsches Zollgebiet	Saargebiet		Lothringen-Luxemburg		Südwestdeutschland-Luxemburg		Niederrheinland-Westfalen	
	t	t	%	t	%	t	%	t	%
1902	5 189 501	577 945	11,1	2 133 070	41,1	2 711 015	52,3	2 037 847	39,2
1903	6 277 777	658 855	10,5	2 595 025	41,3	3 253 880	51,8	2 446 633	39,0
1904	6 390 047	672 347	10,5	2 605 261	40,8	3 277 608	51,3	2 513 020	39,3
1905	7 114 885	731 123	10,3	2 884 226	40,5	3 615 349	50,8	2 867 506	40,2
1906	8 088 534	816 796	10,1	3 259 654	40,3	4 076 450	50,3	3 305 928	40,9
1907	8 494 226	847 334	9,98	3 372 142	39,69	4 219 476	49,67	3 480 915	40,98

Aus diesen Zahlen ergibt sich ohne weiteres, daß Südwestdeutschland-Luxemburg 1902 52,3 Vomhundert des deutschen Thomasroheisens darstellte und 1907 nur noch 49,67 Vomhundert, also um 2,63 Vomhundert in diesen sechs Jahren zurückging, während umgekehrt Niederrheinland-Westfalen von 39,2 Vomhundert 1902 auf 40,98 Vomhundert 1907, also um 1,78 Vomhundert der deutschen Thomasroheisenerzeugung, zunahm. Für die Saar und für Lothringen-Luxemburg ergibt sich ein ziemlich gleichmäßiges Sinken. Die Saar sank von 11,1 auf 9,98 Vomhundert, also um 1,12 Vomhundert, Lothringen-Luxemburg von 41,1 Vomhundert auf 39,69 Vomhundert, also um 1,41 Vomhundert.

Während der Südwesten 1902 um 13,1 % der deutschen Thomasroheisenerzeugung mehr Thomasroheisen als der Nordwesten erzeugte, erzeugte er 1907 nur noch 8,69 % mehr. Die Verhältnisse hatten sich also seit 1902 um 4,41 % der deutschen Thomasroheisenerzeugung zuungunsten des Südwestens verschoben. Es steht somit fest, daß Südwestdeutschland-Luxemburg nicht nur in der allgemeinen Roheisenerzeugung, sondern auch insbesondere in der Erzeugung von Thomasroheisen 1907 nicht diejenige Stellung behauptet hat, welche es 1902 in der deutschen Erzeugung inne hatte, und daß Niederrheinland-Westfalen 1902—1907 sowohl in der Roheisenerzeugung überhaupt als auch in der Thomasroheisenerzeugung seine Stellung im Deutschen Reiche wesentlich gehoben hat.

β) Bessemerroheisen.

Um das Roheisen für Flußeisen und Flußstahl zusammenzufassen, ist zunächst noch die Betrachtung von Bessemerroheisen nötig. Dies ist die einzige Roheisensorte, in welcher der Nordwesten einen tatsächlichen Rückgang aufweist. Da dasselbe aber im Südwesten überhaupt nicht gemacht wird, so kann ihm der Südwesten darin auch keinen Mitbewerb bereiten. Da die deutsche Gesamterzeugung davon jedoch noch keine halbe Million Tonnen beträgt, so ist dieser Posten ganz unerheblich. Die Zahlen von 1902 an lauten:

	Deutsches Zollgebiet t	Nordwesten t	 %
1902	387 334	253 715	65,5
1903	446 701	284 244	63,6
1904	392 706	237 385	60,4
1905	425 237	263 473	62,0
1906	482 740	294 688	61,0
1907	471 355	287 081	60,9

γ) Stahl- und Spiegeleisen einschließlich Ferromangan und Ferrosilicium.

Zu den Roheisensorten zur Erzeugung von Flußstahl gehören ferner Stahleisen und Spiegeleisen einschließlich Ferromangan und Ferrosilicium, die der Südwesten überhaupt nicht darstellt. Diese Eisensorten lassen sich allerdings erst seit 1903 statistisch verfolgen, weil sie bis dahin in dem Posten „Puddeleisen“ enthalten waren. Hier ist die Entwicklung folgende:

	Deutsches Zollgebiet t	Nordwesten t	 %
1903	703 130	325 689	46,3
1904	636 350	350 592	55,1
1905	714 335	329 822	46,2
1906	943 573	461 033	48,9
1907	1 034 650	507 178	49,02

Also auch hier ein Aufstieg des Nordwestens von 46,3 % 1903 auf 49,02 % 1907, also um 2,72 % der Gesamterzeugung.

δ) Roheisen zur Flußstahlherstellung.

Für die gesamte Roheisenerzeugung zur Flußstahlherstellung ergibt sich also folgende Uebersicht, die, weil Stahl- und Spiegeleisen erst seit 1903 getrennt faßbar sind, erst mit dem Jahre 1903 beginnen kann, aber auch von diesem ab noch die gegenwärtige Entwicklungsrichtung mit voller Schärfe zeigt.

Roheisenerzeugung zur Flußstahlherstellung.

	Deutsches Zollgebiet				Südwesten					Nordwesten				
	Thomas-eisen	Bessemer-eisen	Stahl- und Spiegel-eisen	Summe	Thomas-eisen	Bessemer-eisen	Stahl- und Spiegel-eisen	Summe	%	Thomas-eisen	Bessemer-eisen	Stahl- u. Spiegel-eisen	Summe	%
1903	6 277 777	446 701	703 130	7 427 608	3 253 880	—	—	3 253 880	43,80	2 446 633	284 244	325 689	3 056 566	41,15
1904	6 390 047	392 706	636 350	7 419 103	3 277 608	—	—	3 277 608	44,19	2 513 020	237 385	350 593	3 100 998	41,79
1905	7 114 885	425 237	714 335	8 254 457	3 615 349	—	—	3 615 349	43,67	2 867 506	263 473	329 822	3 460 801	41,80
1906	8 088 534	482 740	943 573	9 514 847	4 076 450	—	—	4 076 450	42,84	3 305 928	294 688	461 033	4 061 649	42,66
1907	8 494 226	471 355	1 034 650	10 000 231	4 219 476	—	—	4 219 476	42,19	3 480 915	287 081	507 178	4 275 174	42,75

Aus dieser Tabelle ergibt sich der Aufstieg des Nordwestens in der Roheisenerzeugung zur Flußstahlherstellung von 41,15 % der deutschen Erzeugung 1903 auf 42,75 % derselben 1907, und der Abstieg des Südwestens von 43,80 % 1903 auf 42,19 % 1907, mithin eine Steigerung von 1,60 % im Nordwesten, eine Verminderung von 1,61 % im Südwesten, mithin eine Verschiebung zuungunsten des Südwestens von 3,21 %.

2. Der Rückgang des Südwestens in Roheisen zur Schweißeisenherstellung (Puddeleisen).

An Roheisen zur Schweißeisenherstellung ist nur Puddeleisen vorhanden. Puddeleisen ist in beständigem Rückgange begriffen und ist an der Saar bereits ganz ausgestorben. Es ist statistisch gesondert erst seit 1903 faßbar, da es, wie eben bemerkt, vorher mit Stahleisen und Spiegeleisen zusammengeworfen war. Die Zahlen sind:

	Deutsches Zollgebiet	Südwesten		Nordwesten	
	t	t	%	t	%
1903	859 253	215 843	25,1	100 958	11,7
1904	819 239	214 402	26,2	49 625	6,1
1905	827 498	213 175	25,7	25 028	3,0
1906	854 536	221 831	25,9	51 867	6,1
1907	786 113	174 382	22,18	54 087	6,88

Hier ist der Nordwesten von 1903 bis 1907 von 11,7 auf 6,88 % gesunken, also um 4,82 % und der Südwesten von 25,1 % auf 22,18, also um 3,92 %, mithin ungefähr um den gleichen Betrag.

3. Der Rückgang des Südwestens in Gießereiroheisen.

Die gleiche Entwicklung wie für Thomasroheisen und Roheisen zur Flußstahlherstellung trifft auch für Gießereiroheisen mit Einschluß von Gußwaren erster Schmelzung zu. Es betrugen die Zahlen:

	Deutsches Zollgebiet	Saar		Lothringen-Luxemburg		Südwesten		Nordwesten	
	t	t	%	t	%	t	%	t	%
1902	1 619 275	67 055	4,1	398 075	24,6	465 130	28,7	755 173	46,6
1903	1 798 773	77 113	4,3	406 460	22,6	483 573	28,9	851 703	47,3
1904	1 865 600	80 424	4,3	448 212	24,0	528 636	28,3	865 198	46,4
1905	1 905 668	83 187	4,4	423 296	22,2	506 483	26,6	890 811	46,6
1906	2 108 674	84 456	4,0	406 115	19,2	490 571	23,2	1 029 267	48,8
1907	2 259 476	103 112	4,6	443 398	19,6	546 510	24,2	1 116 862	49,4

Während der Nordwesten von 1902 bis 1907 von 46,6 % auf 49,4 % der deutschen Gesamterzeugung, also um 2,8 % stieg, sank der Südwesten in der gleichen Zeit von 28,7 % auf 24,2 %, also um 4,5 %! Während der Nordwesten 1902 eine um 17,9 % der deutschen Gießereiroheisenerzeugung stärkere Gießereiroheisenerzeugung als der Südwesten besaß, so 1907 eine um 25,2 % stärkere. Es hatte also eine Verschiebung der Verhältnisse um 7,3 % zuungunsten des Südwestens stattgefunden. In tatsächlichen Zahlen hatte der Südwesten von 1902—1907 um 81 380 t Gießereiroheisen zugenommen, der Nordwesten aber um 361 689 t, also um 280 309 t schneller.

Das Ergebnis dieser alle Roheisensorten und ihre Gruppen umfassenden Betrachtung ist folgendes: Das Wettbewerbsverhältnis des Nordwestens mit dem Südwesten hat sich seit 1902 bezw. seit 1903 in Hunderteln der deutschen Erzeugung verschoben, und zwar:

bei Thomasroheisen seit 1902 um 4,41 % zuungunsten des Südwestens,
bei Roheisen zur Flußstahlerzeugung seit 1903 um . . . . . 3,21 % zuungunsten des Südwestens,
bei Puddeleisen (Roheisen zur Schweißeisenerzeugung) seit 1903 um . . . . 0,9 % zugunsten des Südwestens,
bei Gießereiroheisen und Gußwaren erster Schmelzung seit 1902 um . . . . 7,3 % zuungunsten des Südwestens,
bei Roheisen überhaupt seit 1902 um . . . . 4,91 % zuungunsten des Südwestens.

Die Verschiebung der Verhältnisse zuungunsten des Südwestens ist also eine sonnenklare. Eine Ausnahme macht nur Puddelroheisen, dessen Mengen aber an sich so gering sind, daß sie für das Gesamtergebnis gar nicht ins Gewicht fallen, und das außerdem jedes Jahr an Bedeutung zurückgeht.



III. Der Rückgang des Südwestens in der Weiterverarbeitung von Roheisen im deutschen Zollgebiete 1902—1906.

(Produktionsstatistik des Deutschen Reiches für das deutsche Zollgebiet.)

Im Verhältnis zu seiner Roheisenerzeugung ist die Entwicklung der Weiterverarbeitung des Eisens im Südwesten von jeher eine ganz verschwindende gewesen und auf jeden Fall eine viel geringere als im Nordwesten. Es müßte unter den heutigen Verschaffungsverhältnissen der selbstverständliche und natürliche Zug der Entwicklung sein, daß ein Gebiet das Roheisen, das es erzeugt, auch an Ort und Stelle verarbeitete. Namentlich die Kraft, welche in den Hochofengasen steckt, weist geradezu darauf hin. Die dritte Duisburger Denkschrift sagt darüber treffend: „daß die Vorteile der Verwendung der Hochofengase und die Verarbeitung des Roheisens in einer Hitze, mit anderen Worten, die Vorteile des gemischten Betriebes, groß genug sind." Nur will sie sie allein für den Nordwesten behalten und dem Südwesten nichts davon zukommen lassen. Der Südwesten ist unter einer dreißigjährigen Herrschaft des Thomasverfahrens infolge der Ungunst seiner geographischen Lage jedoch noch nicht einmal zu diesem selbstverständlichen Ziele der natürlichen Entwicklung gelangt. Daß ein Bezirk, dessen Roheisen zum sehr großen Teile unverarbeitet an andere Bezirke abgegeben wird, unter normalen Verhältnissen prozentual seine Weiterverarbeitung weit stärker steigern müßte als ein anderer, der schon all sein eigenes Roheisen und noch ein großes Teil fremdes dazu weiterverarbeitet und bei dem die Vermehrung der Weiterverarbeitung daher auf die Vermehrung seines eigenen Roheisens und des Zukaufes an fremdem Roheisen beschränkt bleibt, sollte eigentlich selbstverständlich sein. Wenn der Südwesten eines Tages infolge einer allerdings nicht zu erwartenden gänzlichen Umgestaltung der heutigen Verhältnisse dabei angelangt sein sollte, sein eigenes Roheisen ganz selbst zu verarbeiten, würde eine Steigerung der Weiterverarbeitung auch bei ihm lediglich von einer Vermehrung seiner Roheisenerzeugung abhängig werden und sich naturgemäß ungeheuer verlang-

samen. Ein schnelleres Vorrücken des Südwestens im Augenblick würde also noch lange nicht seine dauernd raschere Entwicklung beweisen. Erst wenn beide Bezirke ungefähr ihr eigenes Roheisen selbst verarbeiteten, würde man von vergleichbaren Verhältnissen hüben und drüben sprechen können. Aber von solch schnellerem Vorrücken kann gar nicht die Rede sein. Trotzdem der Südwesten nicht nur seinen eigenen jährlichen Zuwachs an Roheisen und 1 153 247 t Roheisen, die er 1906 an andere Bezirke verkaufte, zur Verfügung hat, und der Nordwesten hinsichtlich der Steigerung seiner Weiterverarbeitung lediglich auf die Vermehrung seiner Roheisenerzeugung und die Vermehrung des Roheisenzukaufes angewiesen ist, ist die Weiterverarbeitung des Eisens 1902—1906 im Südwesten weit langsamer vor sich gegangen als im Nordwesten.

Die einzige zuverlässige Quelle für die Statistik der Weiterverarbeitung des Eisens in Hüttenwerken ist die Produktionsstatistik des Deutschen Reiches für das deutsche Zollgebiet.

Die Produktionsstatistik für das deutsche Zollgebiet führt die Erzeugung von Eisen- und Stahlerzeugnissen getrennt auf für die politischen Gebiete: Elsaß-Lothringen, Luxemburg, Rheinprovinz und Westfalen. Der Südwesten besteht aus dem Saargebiet, der Bairischen Pfalz, Lothringen und Luxemburg. Für Lothringen kann unbedenklich Elsaß-Lothringen genommen werden, da die Stahlerzeugung der Reichslande so gut wie ausschließlich in Lothringen liegt. Dagegen ist zu einer wirklichen genauen Abgrenzung der beiden Eisengebiete erforderlich die Kenntnis dieser Erzeugungsmengen für das Saargebiet, das von der Rheinprovinz abzuziehen ist, und für die Bairische Pfalz, die eine besondere Stellung einnimmt.

Für das Saargebiet hat die Handelskammer Saarbrücken die erforderlichen Aufstellungen gemacht, für die Bairische Pfalz die Südwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Nimmt man die genannten Bezirke der Produktionsstatistik für das deutsche Zollgebiet und ergänzt sie durch die Aufstellungen der Handelskammer Saarbrücken und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, so erhält man das südwestliche Eisengebiet fast rein, d. h. nur mit Einschluß des Elsaß, das keinerlei nennenswerte Eisenindustrie kennt, und das nordwestliche Eisengebiet mit Einschluß des Kreises Wetzlar, der von der Rheinprovinz abzuziehen wäre, und mit Einschluß des Siegerlandes, das von Westfalen abzuziehen wäre

also das nordwestliche Eisengebiet erweitert um den Kreis Wetzlar und das Siegerland. Daß der Kreis Wetzlar und das Siegerland, die seit 1902 anerkanntermaßen in einem „Notstand" stehen und einen eigenen „Notstandstarif" erhalten haben, sich rascher entwickelt hätten als der übrige Nordwesten, würde selbst über das Maß derjenigen Behauptungen hinausgehen, welche sich in der dritten Duisburger Denkschrift vorfinden. Der Einschluß des Kreises Wetzlar und des Siegerlandes kann also die nordwestliche Entwicklung höchstens herabdrücken. Die Eisen- und Stahlerzeugnisse der Produktionsstatistik für das deutsche Zollgebiet zerfallen in Gußwaren zweiter Schmelzung und in Stahlerzeugnisse, welche sich wiederum in Flußstahlerzeugnisse und Schweißeisenerzeugnisse gliedern.

a) Der Rückgang des Südwestens in der Herstellung von Gußwaren zweiter Schmelzung im deutschen Zollgebiete 1902—1906.

Die zahlenmäßige Entwicklung von Gußwaren zweiter Schmelzung in dem um das Elsaß erweiterten Südwesten und in dem um den Kreis Wetzlar und das Siegerland erweiterten Nordwesten 1902—1906 gestaltet sich folgendermaßen:

Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	1 569 724,8	61 694,8	9 658,6	78 581,6	6 574	156 508,5	9,97
1903	1 715 181,1	62 451,5	11 119,4	61 248,6	7 619,8	142 439,3	8,30
1904	2 039 922,5	66 039,0	13 436,5	61 532,7	8 476,3	149 484,5	7,33
1905	2 216 213,8	69 215,3	13 602,1	73 984,2	9 803,7	166 605,3	7,52
1906	2 487 430,0	79 192,7	16 877,5	90 816,4	10 539,9	197 426,5	7,93

Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz weniger Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprov. ohne Saar u. Westfalen)	%
1902	1 569 724,8	378 792,1	78 581,6	300 210,5	222 522,9	522 733,4	33,30
1903	1 715 181,1	411 700,4	61 248,6	350 451,8	237 281,5	587 733,3	34,26
1904	2 039 922,5	482 489,4	61 532,7	420 956,7	277 216,0	698 172,7	34,22
1905	2 216 213,8	535 940,8	73 984,2	461 956,6	304 725,4	766 682,0	34,59
1906	2 487 430,0	616 072,3	90 816,4	525 255,9	352 472,8	877 728,7	35,29

Während der Südwesten mit dem Elsaß 1902—1906 in Gußwaren zweiter Schmelzung also nur von 156508,5 t auf 197426,5 stieg, stieg der Nordwesten mit Sieg und Lahn, die seine Entwicklung noch herabdrücken, in der gleichen Zeit von 522733,4 t auf 877728,7 t. Einer südwestlichen Zunahme von 40918 t steht eine nordwestliche Zunahme von 354995,3 t gegenüber. In Hunderteln der deutschen Gesamtherstellung von Gußwaren zweiter Schmelzung bedeutet das, daß der Südwesten 1902—1906 von 9,97 % auf 7,93 % sank, während der Nordwesten von 33,30 % auf 35,29 % aufstieg. Während der Südwesten mithin um 2,03 % der deutscher Erzeugung sank, stieg der Nordwesten um 1,99 %. Es verschoben sich also die Wettbewerbsverhältnisse zwischen beiden Gruppen von 1902—1906 um 4,02 % zuungunsten des Südwestens.

b) Der Rückgang des Südwestens in der Herstellung von Halbzeug im deutschen Zollgebiete 1902—1906.

Wie in der Roheisenerzeugung so ist das südwestliche Eisengebiet auch in der nächsten Stufe der Weiterverarbeitung der Hauptmasse des Roheisens, in der Halbzeugherstellung, 1902—1906 zurückgegangen.

Die Reichsstatistik teilt die Herstellung von Stahlerzeugnissen ein nach Flußstahlerzeugnissen und Schweißeisenerzeugnissen. Unter Flußstahlerzeugnissen begreift sie die Erzeugnisse aus Flußeisen (Bessemer- und Thomaseisen und -Stahl, Flammofenfluß- oder Siemens-Martin-Eisen und -Stahl, Kohlenstahl, Pernotstahl) und Tiegelgußstahl; unter Schweißeisenerzeugnissen die Erzeugnisse aus Schweißeisen (Puddeleisen, Puddelstahl, Herdfrischeisen, Herdfrischstahl, Raffinierstahl, Zementstahl, Renneisen und Rennstahl). Dabei sind bei Schweißeisen diejenigen Werke eingeschlossen, welche aus Alteisen und angekauften oder von anderen Werken übernommenen Rohschienen und Luppen Schweißeisenfabrikate herstellen. Die Entwicklung beider Gruppen in Halbzeug zeigt folgende Tabelle:

I. Halbzeug aus Flußstahl zum Verkauf.

Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	2 230 274,5	440 111,2	223 500,0	136 887	1 668	802 166,2	35,96
1903	2 411 507,7	470 151,0	236 279,4	147 335	6 229	859 994,4	35,66
1904	2 374 446,7	421 184,6	166 575,4	139 456	2 242	729 458,0	30,72
1905	2 725 673,6	481 234,3	183 270,9	163 945	180	828 630,2	30,40
1906	2 845 333,6	481 051,3	174 808,3	183 772	—	839 631,6	29,51

Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz ohne Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar u. Westfalen)	%
1902	2 230 274,5	903 189,3	136 887	766 302,3	465 343,5	1 231 645,8	55,22
1903	2 411 507,7	1 027 546,6	147 335	880 211,6	473 027,0	1 353 238,6	56,11
1904	2 374 446,7	1 079 004,7	139 456	939 548,7	409 398,8	1 348 947,5	56,81
1905	2 725 673,6	1 405 930,7	163 945	1 141 985,7	436 015,1	1 578 000,8	57,89
1906	2 845 333,6	1 375 179,6	183 772	1 191 407,6	457 726,4	1 649 134,0	57,95

II. Halbzeug aus Schweißeisen zum Verkauf.

Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothr.	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	52 038,6	—	—	238	481	719	1,38
1903	53 163,6	—	—	823	667	1490	2,80
1904	52 267,4	—	—	—	157	157	0,30
1905	44 985,8	—	—	1109	257	1366	3,03
1906	47 612,1	—	—	1536	321	1857	3,90

Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz ohne Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar u. Westfalen)	%
1902	52 038,6	4 589,3	238	4 351,3	28 256,8	32 608,1	62,66
1903	53 163,6	3 172,4	823	2 349,4	22 409,6	24 759	46,57
1904	52 267,4	1 400,2	—	1 400,2	26 622,4	28 022,6	53,61
1905	44 985,8	2 648,8	1109	1 539,8	28 896,6	30 409,4	67,59
1906	47 612,1	9 087,9	1536	7 551,9	28 926,1	36 478,0	76,60

Danach ist das Flußstahlhalbzeug des Südwestens von 802 166,2 t nur auf 839 631,6 t, also um 37 465,4 t gestiegen, das des Nordwestens jedoch von 1 231 645,8 auf 1 649 134,0 also um 417 488,2 t oder um mehr als das zehnfache. In Hunderteln der deutschen Flußstahlhalberzeugung sank der Südwesten von 35,96 % auf 29,51 %, d. h. um 6,45 %, dagegen stieg der Nordwesten von 55,22 % auf 57,95 %, also um 2,73 %. Die Verhältnisse verschoben sich also zuungunsten des Südwestens um 9,18 %. Bei Schweißeisenhalbzeug liegen die Verhältnisse ähnlich. Hier stieg der Südwesten von 719 t auf 1 857 t also um 1138 t und der Nordwesten von 32 608,1 t auf 36 478,0 t, also um 3 869,9 t oder fast um das vierfache. In Hunderteln der deutschen Schweißstahlerzeugung stieg der Südwesten von 1,38 % auf 3,90 % also um 2,52 %, der Nordwesten dagegen von 62,66 % auf 76,60 %, also um 13,94 %. Das Wettbewerbsverhältnis verschob sich also hier um 11,42 % zuungunsten des Südwestens. Bei den geringen Mengen, in denen Schweißeisenhalbzeug überhaupt hergestellt wird, bedeutet das freilich nicht viel. Entscheidend ist vielmehr die Gesamtherstellung von Halbzeug, d. h. von Flußstahlhalbzeug und von Schweißeisenhalbzeug zusammengenommen. Dieselbe zeigt folgende Tabelle:

Halbzeug aus Flußstahl und aus Schweißeisen zum Verkauf.

Südwesten.

	Deutsches Zoll-gebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	2 282 313,1	440 111,2	223 500,0	137 125	2 149	802 885,2	35,18
1903	2 464 671,3	470 151,0	236 279,4	148 158	6 896	861 484,4	34,95
1904	2 426 714,1	421 184,6	166 575,4	139 456	2 399	729 615,0	30,06
1905	2 770 659,4	481 234,3	183 270,9	165 054	437	829 996,2	29,96
1906	2 892 945,7	481 051,3	174 808,3	185 308	321	841 488,6	29,09

Nordwesten.

	Deutsches Zoll-gebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz ohne Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar u. Westfalen)	%
1902	2 282 313,1	907 778,6	137 125	770 653,6	493 600,3	1 264 253,9	51,01
1903	2 464 671,3	1 030 719,0	148 158	882 561	495 436,6	1 377 997,6	55,91
1904	2 426 714,1	1 080 404,9	139 456	840 948,9	436 021,2	1 276 970,1	52,62
1905	2 770 659,4	1 308 579,5	165 054	1 143 525,5	464 884,7	1 608 410,2	58,05
1906	2 892 945,7	1 384 267,5	185 308	1 198 959,5	486 652,5	1 685 612,0	58,27

In Halbzeug überhaupt stieg der Südwesten demnach von 802 885,2 t auf 841,488,6 t, also um 48 603,4 t. Der Nordwesten dagegen stieg von 1 264 253,9 t auf 1 685 612,0 t, also um 421 358,1 t, oder um das achtfache. In Hunderteln der deutschen Halbzeugherstellung sank der Südwesten von 35,18 % auf 29,09 %, also um 6,09 %, während der Nordwesten von 51,01 % auf 58,27 %, also um 7,26 %, stieg. Es fand also eine Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses der beiderseitigen Erzeugung um 13,35 % zuungunsten des Südwestens statt!

c) Der Rückgang des Südwestens in Stahlfertigerzeugnissen 1905—1906.

Auch die Herstellung von Stahlfertigerzeugnissen gliedert sich in solche aus Flußstahl und solche aus Schweißeisen. Eine Uebersicht über die Entwicklung beider im Südwesten und im Nordwesten geben folgende drei Tabellen, von denen die erste die Flußstahlfertigerzeugnisse, die zweite die Schweißeisenfertigerzeugnisse, die dritte alle Stahlfertigerzeugnisse enthält.

I. Fertigerzeugnisse aus Flußstahl.

Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	5 192 174,7	416 087,6	91 430,0	625 107	65 879	1 198 503,6	23,08
1903	5 937 702,2	497 933,5	135 699,3	724 498	66 009	1 424 139,8	23,96
1904	6 147 810,9	515 524,3	199 727,0	755 610	68 231	1 539 092,3	25,03
1905	6 880 433,0	593 511,3	214 919,5	853 222	76 269	1 737 921,8	25,26
1906	8 223 603,2	707 497,0	260 476,3	934 715	90 723	1 993 411,3	24,24

Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz weniger Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen)	%
1902	5 192 174,7	2 360 323,3	625 107	1 735 216,3	1 408 056,8	3 143 273,1	60,53
1903	5 937 702,2	2 639 673,5	724 498	1 915 175,5	1 642 618,0	3 557 793,5	59,92
1904	6 147 810,9	2 658 327,6	755 610	1 902 717,6	1 643 660,5	3 546 378,1	57,68
1905	6 880 433,0	3 003 327,7	853 222	2 150 105,7	1 821 370,4	3 971 476,1	57,72
1906	8 223 603,2	3 645 506,5	934 715	2 710 791,5	2 172 220,6	4 883 012,1	59,38

II. Fertigerzeugnisse aus Schweißeisen.

Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	842 743,0	47 299,4	—	24 634	7 223	79 156,4	9,39
1903	824 524,2	38 082,7	—	23 495	7 131	68 708,7	8,33
1904	802 029,2	34 839,7	—	24 011	9 011	67 861,7	8,46
1905	815 621,8	30 488,7	—	22 585	6 114	59 187,7	7,25
1906	693 255,5	34 413,3	—	20 514	7 605	62 532,3	9,02

Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz weniger Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen)	%
1902	842 743,0	229 448,2	24 634	204 814,2	207 079,5	411 893,7	48,87
1903	824 524,2	235 841,1	23 495	212 346,1	202 478,3	419 824,4	50,09
1904	802 029,2	219 519,9	24 011	195 508,9	199 026,0	394 534,9	49,19
1905	815 621,8	224 587,7	22 585	202 002,7	211 852,2	413 854,9	50,74
1906	693 255,5	138 263,3	20 514	117 749,3	136 959,3	254 708,6	36,74

Fertigerzeugnisse aus Stahl (Gußstahl und Schweißeisen).

Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	6 034 917,7	463 387,0	91 430,0	728 322,6	79 676	1 362 815,6	22,58
1903	6 762 226,4	536 016,2	135 699,3	809 241,6	80 759,8	1 561 716,9	23,09
1904	6 949 940,5	550 364,0	199 727,0	841 153,7	85 718,3	1 676 963,0	24,13
1905	7 696 054,8	624 000,0	214 919,5	949 791,2	92 186,7	1 880 897,4	24,44
1906	8 916 858,7	741 910,3	260 476,3	1 046 045,4	108 867,9	2 157 299,9	24,19

Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saargebiet	Rheinprovinz weniger Saargebiet	Westfalen	Nordwesten mit Sieg u. Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen	%
1902	6 034 917,7	2 589 771,5	728 322,6	1 861 448,9	1 615 136,3	3 476 585,2	57,60
1903	6 762 226,4	2 875 514,6	809 241,6	2 066 273,0	1 850 096,3	3 916 369,3	57,92
1904	6 949 940,5	2 877 847,5	841 153,7	2 036 693,8	1 842 686,5	3 879 380,3	55,82
1905	7 696 054,8	3 227 915,4	949 791,2	2 278 124,2	2 033 222,6	4 311 346,8	56,02
1906	8 916 858,7	3 783 769,8	1 046 045,4	2 737 724,4	2 309 179,9	5 046 904,3	56,60

Die Gesamttabelle der Fertigerzeugnisse aus Gußstahl und aus Schweißeisen ergibt zunächst für die ganze Zeit 1902—1906 folgende Entwicklung. Der Südwesten hat sich hier von 1362815,6 t auf 2157299,9 t, also um 794484,1 t vermehrt, der Nordwesten dagegen sich von 3476585,2 t auf 5046904,3 t, also um 1570319 t, mithin um das doppelte. In Hunderteln der deutschen Herstellung von Stahlfertigerzeugnissen stieg der Südwesten auf von 22,58 % auf 24,19 %, also um 1,61 %, und der Nordwesten sank von 57,60 % auf 56,60 %, also um 1 %. Es fand mithin seit 1902 eine Verschiebung der Verhältnisse zuungunsten des Nordwestens um 2,61 % statt. Aber diesem Vorrücken des Südwestens in Stahlfertigerzeugnissen steht nicht nur ein so ungeheuerliches Zurückgehen in Halbzeug (um 13,35 %) gegenüber, daß für alle Stahlerzeugnisse noch ein Vorrücken des Nordwestens von 0,92 % und für alle Hüttenerzeugnisse sogar ein solches von 1,27 % übrig bleibt, sondern diese Entwicklung gilt auch nur für die Jahre 1902—1904. Seitdem ist in ihr eine ganz erhebliche Wendung eingetreten.

Scheinen auf den ersten Blick diese Tabellen zu erweisen, daß Stahlfertigerzeugnisse von dem allgemeinen Sinken aller anderen Erzeugnisse im Südwesten und dem allgemeinen Steigen aller anderen Erzeugnisse im Nordwesten eine Ausnahme machen, so ist dem in Wirklichkeit keineswegs so. Der Rückgang des Südwestens und der Aufstieg des Nordwestens ist auch hier vorhanden. Nur hat er hier etwas später eingesetzt, im Nordwesten erst 1904 und im Südwesten erst 1905. Dieses spätere Einsetzen des gewaltigen Aufschwunges des Nordwestens in Stahlfertigerzeugnissen ist nur allzu natürlich. Erst kam die starke Steigerung der Roheisenerzeugung im Nordwesten, dann übertrug sich diese steigende Welle auf Gußwaren zweiter Schmelzung und Halbzeug, und seit 1904 wurden auch die Stahlfertigerzeugnisse von ihr erreicht. Vorhanden ist die stärkere Entwicklung des Nordwestens und der Rückgang des Südwestens heute bei Stahlfertigerzeugnissen so gut wie bei allen anderen Erzeugnissen. Der Nordwesten hatte bereits 1904 seinen tiefsten Punkt in Fertigerzeugnissen erreicht (mit 55,82 %). Seitdem befindet er sich in ununterbrochenem Steigen, 1905 erreichte er 56,02 % und 1906 56,60 %. Umgekehrt hatte der Südwesten 1905 seinen höchsten Stand erreicht. Seitdem befindet er sich im Sinken. 1906 war er bereits auf 24,19 % herabgegangen.

Nimmt man also nur die Zahlen der letzten zwei Jahre statt der letzten fünf Jahre, so tritt die Herstellung von Stahlfertigerzeugnissen im Südwesten genau in dieselbe niedergehende Entwicklung ein wie alle anderen Erzeugnisse und die Herstellung von Stahlfertigerzeugnissen im Nordwesten genau in dieselbe steigende Entwicklung wie alle anderen Erzeugnisse. Es sank dann der Südwesten von 24,44 % auf 24,19 %, also um 0,25 %, und der Nordwesten stieg von 56,02 auf 56,60 %, also um 0,58 %. Es fand also von 1905 bis 1906 in Stahlfertigerzeugnissen eine Verschiebung zuungunsten des Südwestens von 0,83 % statt, in einem einzigen Jahre eine gewaltige Verschlechterung seiner Lage.

d) Der Rückgang des Südwestens in der Herstellung von Stahlerzeugnissen im deutschen Zollgebiete 1902—1906.

Zeigte die Entwicklung des Halbzeuges im Südwesten von 1902—1906 einen starken Rückgang und diejenige der Stahlfertigerzeugnisse wenigstens einen solchen von 1905 an, so ergibt sich für alle Stahlerzeugnisse, d. h. für Halbzeug und Fertigerzeugnisse zusammen, wieder ein Rückgang des Südwestens für die ganze Zeit von 1902—1906 und ein Aufsteigen des Nordwestens in der gleichen Zeit. Trotz des kleinen Fortschrittes, den der Südwesten in Fertigerzeugnissen der Stahlindustrie 1902—1904 aufzuweisen hatte, liegen die Verhältnisse doch nicht so, daß derselbe imstande wäre, den ungeheuren Rückgang in Halbzeug auszugleichen, sondern es bleibt für alle Stahlerzeugnisse insgesamt noch ein nicht unerheblicher Rückgang übrig. Das entscheidende für die Gesamtentwicklung eines Bezirkes ist aber ausschließlich die Summe von Halbzeug zum Verkauf und von Fertigerzeugnissen.

Die folgenden beiden Tabellen zeigen die Flußstahlerzeugnisse und die Schweißstahlerzeugnisse der Produktionsstatistik des Deutschen Reiches für das deutsche Zollgebiet, ergänzt durch Aufstellungen der Handelskammer Saarbrücken für das Saargebiet und der Südwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller für die Bairische Pfalz:

I. Flußstahlerzeugnisse.

a) Südwesten

	Deutsches Zoll-gebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	7 422 449,2	856 198,8	314 930,0	761 994	67 547	2 000 669,8	26,95
1903	8 349 209,9	968 084,5	371 978,7	871 833	72 238	2 284 134,2	27,35
1904	8 522 257,6	936 708,9	366 302,4	895 066	70 473	2 268 550,3	26,61
1905	9 606 106,6	1 074 739,7	398 190,4	1 017 167	77 449	2 566 546,1	26,71
1906	11 068 936,8	1 188 548,3	435 284,6	1 118 487	90 723	2 833 042,9	25,59

b) Nordwesten.

	Deutsches Zoll-gebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz weniger Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen)	%
1902	7 422 449,2	3 263 512,6	761 994	2 501 518,6	1 873 400,3	4 374 918,9	58,94
1903	8 349 209,9	3 667 220,1	871 833	2 795 387,1	2 115 645,0	4 911 032,1	58,95
1904	8 522 257,6	3 737 332,3	895 066	2 842 266,3	2 053 059,3	4 895 325,6	57,44
1905	9 606 106,6	4 309 258,4	1 017 167	3 292 091,4	2 257 385,5	5 549 425,9	57,46
1906	11 068 936,8	5 010 686,1	1 118 837	3 902 199,1	2 629 947,0	6 532 146,1	59,01

II. Schweißeisenerzeugnisse.

a) Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	894 781,6	52 588,7	—	24 872	7 704	85 164,7	9,52
1903	877 687,8	51 731,0	—	24 318	7 798	83 847	9,55
1904	854 297,0	40 100,6	—	23 094	6 178	73 279,6	8,58
1905	860 607,6	31 182,6	—	23 694	6 371	61 247,6	7,11
1906	740 867,6	34 543,7	—	22 050	7 962	64 519,7	8,78

b) Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz ohne Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen)	%
1902	894 781,6	224 037,5	24 872	199 165,5	235 336,3	434 501,8	48,56
1903	877 687,8	239 013,5	24 318	214 695,5	229 887,9	444 583,4	50,65
1904	854 297,0	220 920,1	24 011	196 909,1	225 648,4	422 557,5	47,11
1905	860 607,6	227 236,5	23 694	203 542,5	240 721,8	444 264,3	51,62
1906	740 867,6	192 351,2	22 050	170 301,2	165 885,4	336 186,6	45,36

Die Tabellen ergeben bei Flußstahlerzeugnissen im Südwesten eine Vermehrung von 2 000 669,8 t auf 2 833 042,9 t, also um 832 373,1 t, dagegen im Nordwesten eine solche von 4 374 918,9 t auf 6 532 146,1 t, also um 2 157 227,2 t. Danach vermehrte sich der Nordwesten um 1 324 854,1 t stärker als der Südwesten. In Hunderteln der deutschen Herstellung von Flußstahlerzeugnissen sank der Südwesten in dieser Zeit von 26,95 % auf 25,59 %, also um 1,36 %, während der Nordwesten von 58,94 % auf 59,01 %, also um 0,07 % aufstieg. Die Verhältnisse verschoben sich also um 1,43 % zuungunsten des Südwestens.

Bei den Schweißeisenerzeugnissen, welche aber wegen ihrer immer geringer werdenden Mengen garnicht ins Gewicht fallen, sank der Südwesten von 85 164,7 t auf 64 519,7 t, also um 20 645 t, und der Nordwesten von 434 501,8 t auf 336 186,6 t, also um 98 315,2 t, oder in Hunderteln der Gesamtherstellung von Schweißeisenerzeugnissen der Südwesten von 9,52 % auf 8,78 % und der Nordwesten von 48,56 % auf 45,36 %. Bei den geringen Mengen des Schweißeisens, welche überhaupt hergestellt werden, beeinflußt aber dieses Verhältnis die Herstellung von Stahlerzeugnissen im deutschen Zollgebiet nicht im mindesten. Die Entwicklung derselben 1902—1906 ergibt sich vielmehr aus folgender Tabelle, welche die gesamten Stahlerzeugnisse des deutschen Zollgebietes umfaßt:

Stahlerzeugnisse (Halbzeug und Fertigerzeugnisse; Gußstahl und Schweißeisen).

a) Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	8 317 230,8	908 787,5	314 930,0	786 866	75 251	2 085 834,5	25,08
1903	9 226 897,7	1 019 815,5	371 978,7	896 151	80 036	2 367 981,2	25,66
1904	9 376 554,6	976 809,5	366 302,4	919 077	79 641	2 341 829,9	24,97
1905	10 466 714,2	1 105 922,3	398 190,4	1 040 861	82 820	2 627 793,7	25,10
1906	11 809 804,4	1 223 092,0	435 284,6	1 140 537	98 649	2 897 562,6	24,53

b) Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saargebiet	Rheinprovinz ohne Saargebiet	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen)	%
1902	8 317 230,8	3 487 550,1	786 866	2 700 684,1	2 108 736,6	4 809 420,7	57,82
1903	9 226 897,7	3 906 233,6	896 151	3 010 082,6	2 345 532,9	5 355 615,5	58,04
1904	9 376 554,6	3 958 252,4	919 077	3 039 175,4	2 278 707,7	5 317 883,1	56,71
1905	10 466 714,2	4 536 494,9	1 040 861	3 495 633,9	2 498 107,3	5 993 741,2	57,26
1906	11 809 804,4	5 213 037,3	1 150 537	4 072 500,3	2 795 832,4	6 868 332,7	58,16

Diese Tabelle ergibt eine Vermehrung der südwestlichen Stahlerzeugnisse von 1902—1906 von 2085834,5 t auf 2897562,6 t, also um 811728,1 t und eine Vermehrung der nordwestlichen Stahlerzeugnisse von 4809420,7 auf 6868332,7 t, also um 2058912 t, also im Nordwesten eine um 1247183,9 t stärkere Vermehrung der Stahlerzeugnisse. In Hunderteln der deutschen Stahlerzeugnisse sank der Südwesten von 25,08 % auf 24,53 %, während der Nordwesten von 57,82 auf 58,16 % stieg. Der Südwesten sank also um 0,58 % und der Nordwesten stieg um 0,34 %. Es verschob sich das Wettbewerbsverhältnis zwischen beiden also in allen Stahlerzeugnissen von 1902—1906 um 0,89 % zuungunsten des Südwestens.

e) Der Rückgang des Südwestens in allen Hüttenerzeugnissen im deutschen Zollgebiete 1902—1906.

Nachdem festgestellt ist, daß der Südwesten sowohl in Gußwaren zweiter Schmelzung wie in sämtlichen Stahlerzeugnissen 1902—1906 in seiner Stellung in der Erzeugung des deutschen Zollgebietes zurückgegangen ist, erübrigt nur noch, die sämtlichen Eisenhüttenerzeugnisse in derselben Weise in eine Tabelle zusammenzufassen, wie alle Arten Roheisen in eine solche zusammengefaßt worden sind. Dieselben umfassen die Erzeugnisse aus Flußstahl, aus Schweißeisen und aus Gußeisen zweiter Schmelzung.

IV. Erzeugnisse aus Flußstahl, aus Schweißeisen und aus Gußeisen zweiter Schmelzung.

a) Südwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Elsaß-Lothringen	Luxemburg	Saargebiet	Bairische Pfalz	Südwesten mit Elsaß	%
1902	9 886 955,6	970 482,3	324 588,1	865 447,6	81 825,0	2 242 343	22,67
1903	10 942 078,8	1 082 267,0	383 098,1	957 399,6	87 655,8	2 510 520,5	22,94
1904	11 416 477,1	1 042 848,5	379 738,9	980 609,7	88 117,3	2 491 314,4	21,82
1905	12 682 958,0	1 175 137,6	411 792,5	1 114 845,2	92 623,7	2 794 399,0	22,03
1906	14 297 234,4	1 302 284,7	452 162,1	1 231 353,4	109 188,9	3 094 989,1	21,62

b) Nordwesten.

	Deutsches Zollgebiet	Rheinprovinz	Saar	Rheinprovinz ohne Saar	Westfalen	Nordwesten mit Sieg und Lahn (Rheinprovinz ohne Saar und Westfalen)	%
1902	9 886 955,6	3 866 342,2	865 447,6	3 000 894,6	2 331 259,5	5 332 154,1	53,93
1903	10 942 078,8	4 317 934,0	957 399,6	3 360 534,4	2 582 814,4	5 943 348,8	54,31
1904	11 416 477,1	4 440 741,8	980 609,7	3 460 132,1	2 555 933,7	6 016 055,8	52,70
1905	12 682 928,0	5 072 435,7	1 114 845,2	3 957 590,5	2 802 832,7	6 760 423,2	54,08
1906	14 297 234,4	5 829 109,6	1 231 353,4	4 597 756,2	3 148 305,2	7 746 061,4	54,18

Diese Tabelle ergibt eine Vermehrung der gesamten Hüttenerzeugnisse des Südwestens von 1902—1906 von 2242343 t auf 3094989,1 t, also um 852646,1 t, und eine Vermehrung der gesamten Hüttenerzeugnisse des Nordwestens von 5332154,1 t auf 7746061,4 t, also um 2413907,3 t, mithin für den Nordwesten eine um 1561261,2 t stärkere Vermehrung, oder in Hunderteln der deutschen Herstellung von Hüttenerzeugnissen einen Rückgang des Südwestens von 22,67 % auf 21,65 %, also um 1,02 %, und einen Aufstieg des Nordwestens von 53,93 % auf 54,18 % also um 0,25 %, mithin eine Verschiebung zuungunsten des Südwestens von 1,27 %.

Bei diesen Zahlen ist immer zu beachten, daß der Begriff „Nordwesten“ in der Produktionsstatistik auch noch die Notstandsgebiete Sieg und Lahn mitumfaßt, deren bekanntermaßen geringe Entwicklung das Gesamtergebnis für den Nordwesten noch kleiner erscheinen läßt, als es ist. Könnte man diese beiden Gebiete noch ausscheiden, so würde der Nordwesten den Südwesten noch weit stärker überflügelt haben.



IV. Der Rückgang des Südwestens in der Beteiligung in Rohstahl, Halbzeug und Stahlerzeugnissen im Stahlwerksverbande 1904—1907.

Nachdem aus der Produktionsstatistik des Deutschen Reiches für das deutsche Zollgebiet und für die ganze Zeit von 1902—1906 gezeigt worden ist, daß die Weiterverarbeitung des Eisens im Südwesten in jeder Hinsicht: in Gußwaren zweiter Schmelzung, in Halbzeug, in Stahlerzeugnissen überhaupt und infolgedessen auch in Hüttenerzeugnissen überhaupt in der Weiterverarbeitung des deutschen Zollgebietes zurückgegangen ist, kann die besondere Betrachtung der Verhältnisse im Stahlwerksverbande dem keinen neuen Zug mehr hinzuzufügen und auch kein anderes Ergebnis bringen. Und dies umsoweniger, als der Stahlwerksverband zeitlich und räumlich weit entfernt davon ist, das ganze Gebiet zu decken, das durch die angeführte Produktionsstatistik des deutschen Zollgebietes gedeckt wird. Zeitlich nicht, denn er beginnt erst 1904 und läßt somit die Jahre 1902 und 1903 aus; und räumlich nicht, denn außerhalb von ihm gibt es noch eine deutsche Stahlerzeugung von mindestens drei Millionen Tonnen. Dazu kommt ferner, daß die Verteilung der im Nordwesten und im Südwesten außerhalb des Stahlwerksverbandes stehenden Stahlerzeugung eine ganz verschiedene ist. So war 1907 außerhalb des Stahlwerksverbandes im Südwesten nur eine Rohstahlerzeugung von rund 70000 t vorhanden, im Nordwesten aber eine solche von mindestens 2000000 t, und diese Mengen haben naturgemäß von 1902—1907 einer ganz verschiedenen Entwicklung unterlegen.

Der bedeutsamste Unterschied zwischen der Stahlerzeugung des Südwestens und des Nordwestens besteht ja darin, daß der Südwesten seinen Stahl fast ausschließlich aus Thomasroheisen macht und von allen Flußstahlarten fast ausschließlich Thomasstahl erzeugt, der Nordwesten dagegen nicht nur Stahl aus Thomasroheisen und aus Bessemerroheisen erzeugt, sondern außer Thomasstahl und Bessemerstahl, auch noch in großen Mengen Siemens-Martinstahl, Kohlenstahl, Pernotstahl und Tiegelgußstahl erzeugt und weiterverarbeitet.

Wenn entsprechend die Schweißeisenerzeugung im Südwesten auf Puddeleisen beschränkt ist, während sie im Nordwesten außerdem Herdfrischstahl, Raffinierstahl, Zementstahl und Rennstahl enthält, so bedeutet das nicht entsprechend viel, denn die Schweißeisenarten außer Puddeleisen werden nur in sehr kleinen Mengen hergestellt. Die Martinstahlerzeugung nimmt vor allem deswegen eine besondere Stellung ein, weil sie von der Roheisenerzeugung fast ganz unabhängig ist, da zu ihr nur geringe Zuschläge von Roheisen, Wasch- und Brucheisen verwandt werden. Ihr Hauptrohstoff ist Schrott. Zur Martinstahlerzeugung im Nordwesten dienen vor allem die ungeheuren und stetig steigenden Schrottmassen, welche jährlich im Nordwesten von selbst entstehen. Für die Martinstahlerzeugung ist derjenige Bezirk vorbegünstigt, in dem die größten Schrottmassen ohne nennenswerte Bahnfrachten zur Hand sind, und das ist der Nordwesten. Seit mehr als 30 Jahren ist der Nordwesten das stärkste Eisenverbrauchsgebiet des deutschen Zollgebiets gewesen. Dort sind riesige Eisenmassen in Anlagen aller Art, in Maschinen und Bauten versenkt worden, und das Ergebnis ist, daß heute mit jedem Jahre steigende Schrottmassen zur Verfügung stehen. Zu ihnen kommt noch der von auswärts bezogene Schrott, welcher sich ebenfalls in steigender Richtung bewegt, wenn auch nicht in so stark steigender wie die örtlich entstehenden Schrottmassen. Es empfingen die fünf nordwestlichen Verkehrsbezirke (22, 23, 25, 26 und 28) der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen an Schrott (Eisen- und Stahlbruch, Nr. 11c) aus allen deutschen Verkehrsbezirken und aus dem europäischen Auslande derselben Statistik in den Jahren 1902—1906

	22	23	25	26	28	Summe
1902	346 184	363 530	73 658	103 965	81 243	968 580
1903	403 887	374 266	93 073	104 164	74 141	1 049 531
1904	360 886	473 262	112 164	123 942	68 098	1 138 352
1905	391 857	456 704	111 333	137 504	66 295	1 172 693
1906	445 607	462 984	132 130	148 213	108 096	1 297 030

Aus diesen Schrottmengen ließen sich bei 10 Vomhundert Abbrand folgende Martinstahlmengen herstellen:

	Schrottbezug	Stahlerzeugung daraus
1902	968 580	871 722
1903	1 049 531	944 578
1904	1 138 352	1 024 517
1905	1 172 693	1 055 428
1906	1 297 030	1 167 327

Da ferner im Nordwesten zu dem Einsatz im Martinofen durchschnittlich etwa 10 Vomhundert Eisen ingestalt von 20 % Erzen zugesetzt werden, deren Zusatz es ermöglicht, auch einen großen Teil des Rostes am Schrott als nutzbaren Stahl wiederzugewinnen, so ist unbedenklich die Martinstahlerzeugung aus dem bezogenen Schrott und den beigemischten Erzen gleich der bezogenen Schrottmenge zu setzen. Dazu kommen ferner neuerdings als Zusatz immer steigende Mengen Roheisen, ja selbst vorgeblasenes Thomaseisen.

Die Stahlstatistik des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller scheidet seit 1900 die Herstellung von Flußstahlblöcken nach dem sauren (Bessemer-) und nach dem basischen (Thomas-) Verfahren und nach ihrer Erzeugung im Konverter und im Siemens-Martinofen und führt außerdem noch besonders Stahlformguß auf. Nach dieser Statistik, welche seit 1900 unmittelbar vergleichbar ist, betrug die Entwicklung seit 1902:

Es wurden im deutschen Zollgebiet an Flußeisen und Flußstahl erzeugt:

	Thomas- und Bessemer-Rohblöcke im Konverter		Rohblöcke in Siemens-Martinöfen		Stahlformguß		Summe in Rohstahl
	t	%	t	%	t	%	t
1902	5 229 939	67,21	2 434 219	31,29	116 524	1,50	7 780 682
1903	5 908 522	67,13	2 761 237	31,37	131 756	1,50	8 801 515
1904	5 949 171	66,62	2 828 306	31,67	152 814	1,71	8 930 291
1905	6 627 902	65,84	3 252 520	32,31	186 131	1,85	10 066 553
1906	7 180 492	64,49	3 765 280	33,81	189 313	1,70	11 135 085
1907	7 599 574	63,00	4 252 560	35,25	211 498	1,75	12 063 632

Aus dieser Zusammenstellung geht auf den ersten Blick hervor, daß die Erzeugung von Siemens-Martinstahl von 1902—1907 in Deutschland sehr viel schneller gewachsen ist als diejenige von Thomas- und Bessemerstahl. Während nämlich letztere von 5 229 939 t auf 7 599 574 t stieg und somit von 67,21 % auf 63 % der deutschen Flußstahlerzeugung fiel, stieg erstere von 2 434 219 t auf 4 252 560 t und stieg somit von 31,28 % der deutschen Flußstahlerzeugung auf 35,25 % derselben. Leider gibt die Vereinsstatistik kein Mittel an die Hand, dieses Wachstum mit ziemlicher Genauig-

keit auf die einzelnen Eisengebiete zu verteilen. Nur das Saargebiet führt eine besondere Rohstahlstatistik seit 1902. Dieselbe zeigt folgende Entwicklung:

Flußstahlerzeugung des Saargebietes 1902—1907.

	Deutsches Zollgebiet Flußrohstahl t	Saargebiet			
		Thomasstahl t	Martinstahl t	Flußrohstahl t	Flußrohstahl %
1902	7 780 682	773 742	94 012	867 754	11,15
1903	8 801 515	898 382	103 246	1 001 628	11,38
1904	8 930 291	926 621	100 356	1 026 977	11,49
1905	10 006 553	1 033 904	122 741	1 156 645	11,55
1906	11 135 085	1 140 410	128 097	1 268 507	11,32
1907	12 063 632	1 176 461	126 592	1 303 053	10,80

Der Rückgang beträgt hier 11,15 %—10,80 % = 0,35 % der deutschen Flußrohstahlerzeugung.

Seit 1905 ist jedoch auch die Martinstahlerzeugung des ganzen Südwestens bekannt. Sie wird für das Saargebiet von der Handelskammer Saarbrücken und für Lothringen-Luxemburg und die Bairische Pfalz von der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller geführt. Die Zahlen waren:

	Saargebiet	Bairische Pfalz	Lothringen	Luxemburg	Summe
1905	174 370	—	88 883	—	263 253
1906	190 374	—	109 801	—	300 115
1907	197 853	—	129 321	—	327 174

Die Martinstahlerzeugung des Südwestens ist also eine verschwindende und ging noch zurück, indem sie von der gesamten deutschen Martinstahlerzeugung in den drei Jahren folgende Bruchteile ausmachte:

	Deutsches Zollgebiet t	Südwesten t	Vomhundert
1905	3 252 520	263 253	8,09
1906	3 765 280	300 175	7,97
1907	4 252 560	327 174	7,69

Was nun insbesondere die Werke des Stahlwerksverbandes betrifft, so sind die Unterschiede in der Martinstahlerzeugung des Nordwestens und des Südwestens noch viel bedeutender. Im Südwesten gehört ja, wie erwähnt, nur der größere Teil der geringen Martinstahlerzeugung dem Stahlwerksverbande an, im Nordwesten jedoch der kleinere Teil der großen Martinstahlerzeugung:

Martinstahlerzeugung des Südwestens.

	Im Stahlwerksverbande			Außerhalb des Stahlwerksverbands		
	Lothringen	Saar	Südwesten	Lothringen	Saar	Summe
1905	88 883	122 741	211 624	—	51 629	263 253
1906	109 801	128 097	237 898	—	62 277	300 175
1907	129 321	126 592	255 913	—	71 261	327 174

Im ganzen Südwesten standen also außerhalb des Stahlwerksverbandes 1905: 51 629 t, 1906: 62 277 t und 1907: 71 261 t Martinstahl, im Nordwesten dagegen etwa 2 Millionen t, wie folgende Betrachtung zeigt. Die Beteiligung des Nordwestens des Stahlwerksverbande betrug:

1904/5 . . . . 4 220 217 t Rohstahl
1907 . . . . 6 333 555 „ „

Man braucht nur die Beteiligung sämtlicher Mitglieder des Stahlwerksverbandes an Rohstahl in denselben der Stahlerzeugung des deutschen Zollgebietes gegenüberzustellen, um die Bedeutung der Rohstahlerzeugung außerhalb des Stahlwerksverbandes richtig einzuschätzen. Nach der Produktionsstatistik des Deutschen Reiches betrugen die Stahlerzeugnisse des deutschen Zollgebietes:

	Deutsches Zollgebiet			Gesamtbeteiligung im Stahlwerksverbande	Also außerhalb des Stahlwerksverbandes	Martinstahlerzeugung des (außerhalb des Stahlwerksverbandes)			Stahlerzeugung außerhalb des Stahlwerksverbandes und außerhalb des Südwestens und des Siegerlandes
	Flußstahl	Schweißeisen	Summe			Siegerlandes	Südwestens	Südwestens und Siegerlandes	
1902	9 533 271,5	1 107 443,5	10 640 715,0	—	—	103 791	36 993	140 784	—
1903	10 619 697,0	1 127 599,5	11 747 296,5	—	—	144 951	41 264	186 215	—
1904	11 053 763,2	1 116 910,5	12 170 673,7	7 878 733	4 291 940	161 376	36 143	197 519	4 094 421
1905	12 088 297,6	1 062 260,8	13 150 558,4	—	—	173 566	51 629	225 195	—
1906	13 580 027,3	902 993,8	14 483 021,1	—	—	198 088	62 277	260 365	—
1907	—	—	—	11 847 617	2 635 404	215 178	71 261	286 439	2 348 965

Diese Tabelle, bei welcher in Ermangelung der Zahl der deutschen Stahlerzeugung von 1907 die Stahlwerksverbandsstahl von 1907 von der deutschen Stahlerzeugung von 1906 abgezogen ist, ergibt das Vorhandensein einer Stahlerzeugung außerhalb des Stahlwerksverbandes und unter Ausschluß der außenstehenden Werke des Südwestens und des Siegerlandes von 2300000 t. Aufgrund der vollständigen Zahlen des Jahres 1907 würde man mindestens eine solche von 3 Millionen Tonnen erhalten, von welchen wenigstens 2 Millionen auf den Nordwesten entfallen, denn die außerhalb des Nordwestens, des Siegerlandes und des Südwestens außerhalb des Stahlwerksverbandes vorhandene Stahlerzeugung, wird man, wenn man sie noch so hoch einschätzen will, doch niemals über eine Million Tonnen einschätzen können.

Es bleiben also bei der Einschränkung der Berechnungen auf den Stahlwerksverband im Südwesten 70000 t Stahl außer Ansatz, im Nordwesten aber 2 Millionen. Daß man damit nicht vergleichbare Größen sich gegenüberstellt, braucht nicht erst bewiesen zu werden.

Trotz dieser offenkundigen Tatsachen beschränkt die Duisburger Denkschrift in ihrer tendenziös eklektischen Weise ihre Betrachtung auf den Stahlwerksverband und gibt dessen nordwestliche Beteiligungsziffern für die ganze nordwestliche Stahlerzeugung aus. Aber noch nicht genug damit. Auch innerhalb der Werke, welche dem Stahlwerksverbande angehören, kann diese Betrachtung kein Bild der Entwicklung für die Zeit 1902—1907 geben, aus dem einfachen Grunde, weil der Stahlwerksverband erst am 1. März 1904 gegründet worden ist, und somit in ihm für die Zeit von 1902 bis 1904 gar kein Material vorliegt. Es ist aber auch bekannt, daß gerade 1902—1904 die nordwestlichen Werke eine weit stärkere Entwicklung genommen haben als die südwestlichen. Bekanntlich ging der Gedanke einer Gründung des Stahlwerksverbandes von nordwestlichen Werken aus und war im Nordwesten schon seit 1901 vorbereitet worden. Im Hinblick auf die Erwerbung einer möglichst günstigen Stellung im künftigen Stahlwerksverbande steigerten daher die nordwestlichen Werke 1901 bis 1904 selbst in der Niedergangszeit ebenso wie ihre Roheisenerzeugung ihre Stahlerzeugung in ganz außerordentlicher Weise — insbesondere Thyssen und Krupp —, welche solange Gegner eines Stahlwerksverbandes waren, als sie noch nicht zu den allergrößten Stahlerzeugern gehörten. Aus diesem Grunde ist die Entwicklung der Stahlerzeugung

im Nordwesten 1901 bis 1904 eine fast überspannte gewesen. Die größten Werke erschöpften in dieser Zeit bereits alle damals vorhandenen Möglichkeiten, und die Folge davon war, daß sie seit 1904 ihre Zunahme an Rohstahl etwas verlangsamen mußten. *In der ganzen Zeit von 1902—1907 haben sie aber eine weit stärkere Entwicklung erfahren als irgend eine andere Gruppe Werke.* Diese Entwicklung findet darin ihren unwiderleglichen Ausdruck, daß die südwestlichen Werke Neunkirchen, Burbach und Völklingen, welche 1901 in der Größe der Stahlerzeugung an fünfter bis siebenter Stelle in der Reihe der Werke standen, 1904 bei Gründung des Stahlwerksverbandes an die 14. bis 16. Stelle gerückt waren! Damals folgten sich die Werke an Größe in folgender Reihenfolge:

1. Gewerkschaft Deutscher Kaiser und Thyssen & Co. 694178 t,
2. Phönix .... 515870 „
3. Vereinigte Königs- und Laurahütte .... 475000 „
4. Enkel von François de Wendel .... 460000 „
5. Fried. Krupp, A.-G., ... 456000 „
6. Hörder Bergwerks- und Hüttenverein .... 424661 „
7. Gutehoffnungshütte .... 408050 „
8. Rheinische Stahlwerke .... 385000 „
9. Rombacher Hüttenwerke, A.-G. .... 378700 „
10. Union, Dortmund, A.-G., ... 333000 „
11. Aachener Hüttenaktienverein .... 332968 „
12. Eisen- und Stahlwerk Hoesch .... 321032 „
13. Bochumer Verein mit Gesellschaft für Stahlindustrie 308024 „
14. Burbacherhütte .... 292761 „
15. Röchlingsche Eisen- und Stahlwerke .... 292761 „
16. Gebr. Stumm, G. m. b. H., Neunkirchen..... 292761 „

Die Entwicklung der Zahlen im Stahlwerksverbande 1904—1907 ist somit für den ganzen Zeitraum 1902—1907 keine maßgebende, sondern die Entwicklung der Rohstahlerzeugung des Nordwestens ist 1902—1907 eine sehr wesentlich stärkere gewesen, als sie nach den nur die Zeit 1904—1907 umfassenden Zahlen des Stahlwerksverbandes scheint.

Aber auch in dem Zeitraum von 1904—1907 hat der Nordwesten im Stahlwerksverbande seine Rohstahlerzeugung stärker entwickelt als der Südwesten. Eine genaue vergleichende Statistik im Stahlwerksverbande auch hinsichtlich der Beteiligung der einzelnen Gruppen in Hunderteln

der Gesamtbeteiligung ist erst von dem Augenblicke an möglich, wo im Nordwesten der Phönix und im Osten die verschiedenen schlesischen Werke eingetreten waren. Dies war noch nicht beim Gründungsvertrage am 1. März 1904 der Fall, trifft aber wohl zu für die später herausgegebenen Tabellen über die Jahresbeteiligung von 1904/1905. Es müssen also die letzteren zugrunde gelegt werden.

a) Der Rückgang des Südwestens in der Rohstahlerzeugung im Stahlwerksverbande.

Obgleich die Beteiligungsziffern in sämtlichen Erzeugnissen im Stahlwerksverbande in Rohstahl ausgedrückt sind, so besteht doch ein Unterschied zwischen der Beteiligung in der Rohstahlerzeugung im Stahlwerksverbande und der Beteiligung in Stahlerzeugnissen, weil im Nordwesten bei der Begründung des Verbandes zumteil Kaufhalbzeug in die Beteiligung eingeschlossen war, das sich mit der Zeit in selbsterzeugtes Halbzeug verwandelte. Um die Rohstahlerzeugung der einzelnen Gruppen zu erhalten, muß man also 1904 nicht nur die Erzeugnisse A und B zusammenzählen, sondern auch noch davon den Zukaufsrohstahl abziehen.

Es kam infrage mit Zukaufsrohstahl:

Phönix	120000 t
Rheinische Stahlwerke	7217 t
Dortmunder Union	10000 t
	137217 t

	Norden		Nordwesten		Südwesten		Uebrige Werke		Summe	
	t	%	t	%	t	%	t	%	t	%
1904	327517	4,16	4220217	53,56	2674699	33,95	656300	8,33	7878733	100
1907	485934	4,10	6333555	53,46	3748619	31,64	1279509	10,80	11847617	100

In der Rohstahlentwicklung nahm somit der Nordwesten in seinem Anteil an der Gesamterzeugung im Stahlwerksverbande 1904—1907 um 0,10 % ab, der Südwesten um 2,31 % ab, der Norden um 0,06 % ab und die übrigen Werke um 2,47 % zu. Es nahm also der Südwesten in seiner Stellung um 2,21 % stärker ab als der Nordwesten, und es kann also keine Rede davon sein, daß er in der Rohstahlerzeugung des Stahlwerksverbandes stärker zugenommen habe als der Nordwesten. Die stärkere Zunahme entfällt vielmehr auf die Werke außerhalb des Süd-

westens und des Nordwestens, und Norden und Nordwesten haben sich fast genau auf ihren Beständen gehalten, während der Südwesten allein in nennenswerter Weise zurückgegangen ist.

Wenn die dritte Duisburger Denkschrift sich zu der Behauptung versteigt, ein angeblicher Vorsprung von 10—12 M in den Lothringer Roheisenselbstkosten habe es der ganzen südwestdeutschen Eisenindustrie (also auch der Saarindustrie) ermöglicht, „trotz größerer Entfernungen von den wichtigsten Verkehrsplätzen die Erzeugung in Roheisen bezw. Rohstahl unbehindert durch den Wettbewerb der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie zu erweitern und die Verarbeitung des Rohstahls zu Fertigerzeugnissen in der erfolgreichsten Weise in die Hand zu nehmen," so ist demgegenüber der schlagende Nachweis geführt worden, daß die Entwicklung des Südwestens weder in Roheisen noch in Rohstahl im Stahlwerksverbande mit der des Nordwestens wetteifern kann, sondern daß der Südwesten in beiden hinter dem Nordwesten zurückgeblieben ist.

b) Der Rückgang des Südwestens in Stahlerzeugnissen im Stahlwerksverbande.

Es wird sodann in der dritten Duisburger Denkschrift behauptet, daß die Erzeugung der weiterverarbeiteten Fabrikate des Stahlwerksverbandes in Südwestdeutschland stärker gestiegen sei als in Niederrheinland Westfalen. Auch hier wird die scheinbare Beweisführung mit Eklektik, statistischen Tricks und ähnlichen Mitteln versucht.

Während es sich zunächst nach den Fragen der preußischen Regierung darum handelt, die Entwicklung der ganzen Eisenindustrie beider Gebiete sich gegenüberzustellen, weicht die dritte Duisburger Denkschrift auch hier dieser Frage aus. Sie beschränkt nämlich jetzt die Frage nicht allein auf die Werke des Stahlwerksverbandes, sondern sie stellt auch von diesen Werken den sämtlichen südwestdeutschen Mitgliedern des Stahlwerksverbandes nur diejenigen niederrheinisch-westfälischen Mitglieder des Stahlwerksverbandes gegenüber, welche entweder am Rhein oder am Dortmund-Emskanal liegen oder später am Rhein-Hernekanal liegen werden, nämlich Krupp, Deutscher Kaiser, Gutehoffnungshütte, Phönix, Rheinische Stahlwerke, Dortmunder Union, Hoerde, Hoesch, Bochumer Verein und Westfälische Stahlwerke! Das ist keine Statistik mehr, sondern einfach eine tendenziöse Zustutzung der Tatsachen. Werden alle südwestlichen Werke

genommen, welche eine Beteiligung im Stahlwerksverbande haben, so müssen unbedingt auch alle nordwestlichen Werke genommen werden; sonst entsteht ein willkürlich für bestimmte Zwecke zurechtgemachtes Ergebnis. Ferner dürfen auch nicht, wie das die dritte Duisburger Denkschrift nach einem bekannten und berüchtigten statistischen Trick obendrein beliebt, die Vomhundertsätze verschiedener Grundzahlen verglichen werden, sondern die Grundzahlen müssen erst ihre Beziehung auf eine gemeinsame Sammelzahl erfahren, d. h. in diesem Falle auf die Gesamtbeteiligungsziffer des Stahlwerksverbandes. Bei den Aufstellungen des Stahlwerksverbandes selbst ist übrigens dieses einzig zulässige Verfahren ausnahmslos üblich, und es besteht keinerlei Grund, hier davon abzuweichen. Schließlich scheidet die dritte Duisburger Denkschrift auch noch diejenigen Fertigerzeugnisse aus, welche nicht in ihre Pläne passen. Bekanntlich ist zuerst im Stahlwerksverbande eine Gruppe Erzeugnisse syndiziert worden, welche man mit dem Namen Produkte A belegt hat, und später eine weitere Gruppe, welche den Namen Produkte B erhalten hat. Die dritte Duisburger Denkschrift stellt sich nun, als bestände die erste Gruppe — eine rein zeitliche Zusammenfassung — aus Halbfabrikaten und die später syndizierte Gruppe B aus Fertigerzeugnissen. Und doch kann nichts falscher sein. Zwischen den Erzeugnissen A und B besteht überhaupt kein solcher sachlicher Unterschied. Der Stahlwerksverband umfaßt außer Halbzeug nur weiterverarbeitete Fabrikate. Letztere gehören keineswegs nur zu den Produkten B, sondern auch in außerordentlich großem Umfange zu den Produkten A, ja sie bilden mit den Posten Eisenbahnbaumaterial und Formeisen deren Hauptmasse. Anderseits enthalten auch die Produkte B schlesisches Halbzeug. Es werden also auch hier in den Zahlen für 1904 4,7 Millionen Tonnen Fabrikate in der dritten Duisburger Denkschrift einfach weggelassen — ein Verfahren, welches kaum als zulässig bezeichnet werden kann. Ihren Höhepunkt erreichen die eklektische Methode und die statistischen Tricks der dritten Duisburger Denkschrift aber, wenn sie auch noch aus den Produkten B ein einzelnes Erzeugnis, den Walzdraht, herausgreift und dann den Anschein zu erwecken sucht, als träfen seine Verhältnisse für alle weiterverarbeiteten Erzeugnisse zu. Die Tabelle über den Walzdrahtverband, welche sie aufstellt, gefällt ihr so gut, daß sie dieselbe gleich zweimal abdruckt, einmal in dem Abschnitt „Allgemeine Gesichtspunkte für die Beurteilung der Moselkanalisierung" und

einmal im Schlusse des Abschnittes „Die Gestaltung der Frachten". Gewiß hat sich der Walzdraht im Südwesten stärker entwickelt als im Nordwesten, aber dem stehen wieder andere Erzeugnisse gegenüber, welche sich im Südwesten weit schwächer entwickelt haben als im Nordwesten. So z. B. Formeisen und Stabeisen, wo das Verhältnis das gerade umgekehrte ist. Aber diese beiden Erzeugnisse allein beweisen soweig etwas wie Walzdraht. Entscheidend ist allein die Gesamtentwicklung, in diesem Falle die Gesamtbeteiligung im Stahlwerksverbande. Trotz der Anwendung all dieser Kunststücke muß die dritte Duisburger Denkschrift selbst zugeben, daß allein die von ihr für ihre Zwecke ausgewählten niederrheinisch westfälischen Werke vom 29. Februar 1904 bis 1. Mai 1907 im Stahlwerksverbande eine Zunahme in der Beteiligungsziffer an Produkten A von 608277 t erfahren hatten, während der gesamte Südwesten nur um 547706 t gestiegen ist, ja daß bei den Produkten B allein die ausgewählten nordwestlichen Werke eine Zunahme von 1081055 t erfahren haben, die sämtlichen südwestlichen Werke aber nur eine solche von 648294 t! Gerade bei den Produkten B ist also das Zurückbleiben der Zunahme des Südwestens hinter derjenigen des Nordwestens von 1904 bis 1907 selbst nach den tendenziös ausgewählten Duisburger Zahlen ganz offenkundig. Bei einer ehrlichen Vergleichung kann es sich aber gar nicht um das Herausgreifen einzelner Gruppen handeln, welche entweder dem Nordwesten oder dem Südwesten gerade in ihre Absichten passen, sondern einzig um eine Gegenüberstellung der Gesamtbeteiligung beider Bezirke im Stahlwerksverbande. Diese aber lehrt mit aller Deutlichkeit, daß die angeblich stärkere Entwicklung des Südwestens in den Produkten des Stahlwerksverbandes auf kosten des Nordwestens in das Reich der Fabel gehört und eine den Tatsachen ins Gesicht schlagende tendenziöse Erfindung ist, um Scheingründe gegen die Moselkanalisierung herbeizubringen.

Die Entwicklung der beiden Bezirke im Stahlwerksverbande betrug:

Die Beteiligungsziffern des Stahlwerksverbandes an

Nr.	Werk und Gruppe	Halbzeug	Schweres Eisenbahnoberbaumaterial	Leichtes Eisenbahnoberbaumaterial
20.	Peiner Walzwerk	15 000	140	4 860
23.	Georgs-Marienhütte	300	60 200	1 000
	Nördliche Gruppe	15 300	60 340	5 860
1.	Aachener Hüttenaktienverein	77 300	48 500	100
2.	Eisen- und Stahlwerk Hoesch	38 264	60 900	1 867
3.	Gewerksch. Deutsch. Kaiser u. Thyssen & Cie.	50 000	106 000	27 000
4.	Gutehoffnungshütte	48 970	76 700	33 600
5.	Hasper Eisen- und Stahlwerke	7 404	—	—
6.	Heerder Verein	121 867	59 000	4 133
7.	Rheinische Stahlwerke	111 400	93 000	7 000
8.	Union, Dortmund	59 000	83 000	31 000
21.	Bochumer Verein	54 500	84 600	2 800
22.	Gesellschaft für Stahlindustrie	18 200	29 700	22 600
26.	Fried. Krupp, A. G., Essen	90 000	129 000	15 000
27.	Stahlwerke van der Zypen	6 000	1 200	—
28.	Phönix	50 000	86 000	30 000
	Nordwestliche Gruppe	732 905	857 600	175 100
9.	Aktiengesellschaft Differdingen	70 932	23 000	—
10.	Burbacherhütte	10 000	36 000	19 000
11.	Röchling, Völklingen	37 000	48 100	1 600
12.	Gebr. Stumm, Neunkirchen	25 000	51 000	11 000
13.	de Wendel & Cie.	64 900	49 700	2 900
14.	Rombacher Hüttenwerke	217 460	40 200	7 540
15.	Dillinger Hüttenwerke	60 600	30 000	—
16.	Eisenhüttenverein Düdelingen	111 288	37 400	2 600
17.	Lothringer Hüttenverein, Kneuttingen	127 900	25 000	2 000
18.	Eisenwerk Krämer, St. Ingbert	—	26 500	—
	Südwestliche Gruppe	725 080	366 900	46 640
19.	Eisenwerk Maximilianshütte	17 200	54 000	—
24.	Königs- und Laurahütte	—	75 500	9 500
25.	Oberschlesische Friedenshütte	—	—	—
29.	Kattowitzer Aktiengesellschaft	—	3 000	2 000
30.	Sächsische Gußstahlfabrik Döhlen	—	22 700	1 300
31.	Huldschinskysche Hüttenwerke	—	4 500	500
	Gruppe der übrigen Werke	17 200	159 700	13 300
	Gesamtsumme	1 490 485	1 444 540	210 900

Stahlerzeugnissen nach örtlichen Gruppen 1904.

Formeisen	Stabeisen	Walzdraht	Grob- u. Feinbleche	Röhren	Eisenbahnachsen	Gesamtbeteiligung t	Gesamtbeteiligung %
145 000	87 397	—	—	—	120	—	—
—	2 000	—	—	—	11 500	—	—
145 000	89 397	—	—	—	11 620	327 517	4,09
88 000	101 068	17 000	—	—	1 000		
50 700	101 870	20 000	41 431	—	6 000		
102 000	242 500	28 569	92 500	43 100	2 700		
43 000	74 000	34 000	76 000	—	21 780		
17 700	40 576	35 000	—	—	—		
65 000	55 000	—	103 000	—	16 661		
40 000	66 400	—	54 000	—	13 200		
56 000	90 000	—	—	—	14 000		
1 100	14 500	—	—	—	76 024		
2 000					—		
—	50 000	6 900	40 000	300	124 800		
16 000	28 000	—	—	—	18 800		
—	119 870	140 000	69 500	—	20 500		
481 500	993 764	281 469	476 431	43 400	315 265	4 357 434	54,36
55 000	30 000	40 000	—	—	—		
129 000	83 761	15 000	—	—	—		
105 300	75 000	25 761	—	—	—		
85 000	94 600	26 000	—	—	161		
130 900	128 600	24 000	58 000	—	1 000		
75 500	37 800	—	—	—	200		
—	—	—	88 496	—	8 500		
40 000	20 000	—	—	—	—		
55 000	80 000	—	—	—	—		
13 500	37 600	22 000	—	—	400		
689 200	537 361	152 761	146 496	—	10 261	2 674 699	33,36
37 600	43 000	—	12 000	—	—		
55 000	165 000	—	80 000	10 000	10 000		
—	—	—	—	—	—		
20 000	—	—	—	—	—		
—	18 500	—	—	—	5 000		
10 000	—	—	—	—	—		
122 600	226 500	—	92 000	10 000	15 000	656 300	8,19
1 438 300	1 847 022	434 230	714 927	53 400	352 146	8 015 950	100

Die Beteiligungsziffern des Stahlwerksverbandes an

Nr.	Werk und Gruppe	Halbzeug	Eisenbahnoberbaumaterial	Formeisen
20.	Peiner Walzwerk	—	6 776	201 510
23.	Georgs-Marienhütte	500	90 000	—
	Nördliche Gruppe	500	96 776	201 510
1.	Gelsenkirchener Bergwerks A.-G.	74 775	74 297	134 532
2.	Eisen- und Stahlwerk Hoesch	—	84 611	86 379
3.	Gewerkschaft Deutscher Kaiser	19 325	179 337	156 338
4.	Gutehoffnungshütte	37 500	185 169	66 911
5.	Hasper Eisen- und Stahlwerk	13 000	—	42 883
6.	Phönix	104 396	214 896	111 162
7.	Rheinische Stahlwerke	90 925	130 272	52 108
8.	Union	46 030	133 508	92 731
21.	Bochumer Verein	} 75 651	125 852	4 000
22.	Gesellschaft für Stahlindustrie			
26.	Fried. Krupp	200 945	251 995	73 887
27.	Stahlwerke van der Zypen	7 403	5 999	25 953
28.	Westfälische Stahlwerke	—	51 700	17 500
	Nordwestliche Gruppe	670 030	1 437 636	864 384
9.	Differdingen	92 052	36 411	123 000
10.	Burbacherhütte	3 000	75 635	178 839
11.	Röchling, Völklingen	10 000	74 696	168 849
12.	Gebrüder Stumm	23 000	93 950	130 242
13.	de Wendel	12 000	79 000	186 000
14.	Rombacherhütte	176 505	67 292	104 675
15.	Dillingerhü te	67 760	56 249	—
16.	Düdelingen	114 162	41 919	41 919
17.	Aumetz-Friede	160 938	52 696	88 790
18.	Eisenwerk St. Ingbert	—	35 688	18 179
	Südwestliche Gruppe	659 417	613 536	1 040 493
19.	Maximilianshütte	5 000	68 098	64 096
24.	Gußstahlfabrik Döhlen	—	38 638	—
25.	Königs- und Laurahütte	1 000	58 660	30 000
29.	Oberschlesische Friedenshütte	7 000	—	—
30.	Kattowitzer A.-G.	41 000	63 340	118 000
31.	Oberschlesische Eisenindustrie, Gleiwitz	—	—	—
	Gruppe der übrigen Werke	54 000	228 736	212 096
	Gesamtsumme	1 383 917	2 376 684	2 318 483

Stahlerzeugnissen nach örtlichen Gruppen 1907.

Stabeisen	Walzdraht	Grob- und Feinbleche	Röhren	Guß- und Schmiedestücke	Gesamtbeteiligung t	Gesamtbeteiligung %
132 390	—	—	—	258		
32 500	—	—	—	22 000		
164 890	—	—	—	22 258	485 934	4,16
162 000	60 000	—	—	3 000		
205 024	31 016	40 268	—	7 181		
377 325	29 000	125 000	84 000	4 000		
114 919	42 000	95 500	—	44 000		
69 085	49 344	—	—	—		
230 287	180 847	208 182	—	79 861		
120 000	—	71 000	—	25 000		
140 000	—	—	—	24 177		
27 562	—	—	—	102 892		
219 060	8 218	51 817	1 036	169 959		
42 893	—	—	—	25 252		
63 300	—	—	—	27 500		
1 771 455	400 455	591 767	85 036	512 822	6 331 555	53,46
55 000	50 000	—	—	—		
128 201	29 665	—	—	—		
118 936	88 538	—	—	4 321		
133 148	35 000	—	—	—		
218 000	35 000	90 000	—	2 000		
135 000	45 000	—	—	1 000		
—	—	122 060	—	12 500		
23 000	—	—	—	—		
80 000	—	—	—	—		
50 115	28 148	—	—	541		
941 400	261 351	212 060	—	20 362	3 748 619	31,64
62 152	—	15 000	—	—		
28 094	—	—	—	7 306		
120 000	2 000	62 000	23 636	25 829		
—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—		
217 000	78 000	80 000	30 000	33 660		
427 246	80 000	157 000	53 636	66 795	1 279 509	10,80
3 304 991	741 806	960 827	138 672	622 237	11 817 617	100

Die Ergebnisse dieser Tabellen stellen sich, in eine Tafel zusammengezogen, folgendermaßen:

		Halbzeug	Eisenbahnoberbaumaterial leichtes	Eisenbahnoberbaumaterial schweres	Formeisen	Stabeisen	Walzdraht	Grob- u. Feinbleche	Röhren	Guß- u. Schmiedestücke	Gesamtbeteiligung	%
Nördliche Gruppe	1904	15 300	60 340	5 860	145 000	89 397	—	—	—	11 620	327 517	4,09
	1907	500	96 776		201 510	164 890	—	—	—	22 258	485 934	4,10
												+ 0,01
Nordwestliche Gruppe	1904	732 905	857 600	175 100	481 500	993 764	281 469	476 431	43 400	315 265	4 357 434	54,36
	1907	670 000	1 437 636		864 384	1 771 455	400 455	591 767	85 036	512 822	6 333 555	53,46
												— 0,90
Südwestliche Gruppe	1904	725 080	366 900	46 640	689 200	537 361	152 761	146 496	—	10 261	2 674 699	33,36
	1907	659 417	613 536		1 040 493	941 400	261 351	212 060	—	20 362	3 748 619	31,64
												— 1,72
Gruppe der übrigen Werke	1904	17 200	159 700	13 300	122 600	226 500	—	92 000	10 000	15 000	656 300	8,19
	1907	54 000	228 736		212 096	427 246	80 000	157 000	53 636	66 795	1 279 509	10,80
												2,61
Summe	1904	1 490 485	1 444 540	240 900	1 438 300	1 847 022	434 230	714 927	53 400	352 146	8 015 950	100
	1907	1 383 917	2 376 684		2 318 483	3 304 991	741 806	960 827	138 672	622 237	11 847 617	100

Es ist wie eine Satire auf die dritte Duisburger Denkschrift, daß unter den sämtlichen Posten der vorstehenen Tabelle kein einziger ist, in dem der Südwesten dem Nordwesten den Rang abgelaufen hat. In allen Posten ohne Ausnahme hat sich der Nordwesten viel stärker entwickelt als der Südwesten, und zwar:

bei Halbzeug	um	2758	t	stärker
„ Eisenbahnbaumaterial	„	204940	„	„
„ Formeisen	„	31591	„	„
„ Stabeisen	„	373652	„	„
„ Walzdraht	„	10396	„	„
„ Grob- und Feinblechen	„	49772	„	„
„ Röhren	„	41636	„	„
„ Guß- und Schmiedestücken	„	187456	„	„
„ der Summe der Produkte	„	902201	„	„

Diese Zahlen sind äußerst lehrreich. Bei der Summe der Erzeugnisse hat sich also der Nordwesten um 902201 t stärker als der Südwesten entwickelt. Um Walzdraht besonders zu nennen, so ist in der gleichen Zeit auch da der Nordwesten um 10396 t stärker vorgeschritten als der Südwesten.

Betrachtet man nun die prozentuale Beteiligung beider Gruppen im Stahlwerksverbande, so springt sofort in die Augen, daß die weder dem Nordwesten noch dem Südwesten angehörigen Werke eine ganz außerordentliche Entwicklung erfahren haben. Sie nahmen bei der Summe der Erzeugnisse um 2,62% zu. Daß unter diesen Umständen weder der Nordwesten noch der Südwesten ihren prozentualen Anteil behauptet haben können, liegt auf der Hand. Aber es ist eine grobe Entstellung der Tatsachen, diesen Umstand hinsichtlich des Nordwestens auf den Südwesten zu schieben. Haben die übrigen Werke bei der Summe aller Erzeugnisse einen Gewinn gehabt von 2,62%, so hat der Südwesten den Löwenanteil davon eingebüßt, nämlich 1,72%, während der Nordwesten nur 0,90% eingebüßt hat. Der Südwesten hat also um 0,82% mehr eingebüßt als der Nordwesten. Auch innerhalb des Stahlwerksverbandes hat der Südwesten also seine Stellung von 1904 dem Nordwesten gegenüber nicht zu behaupten vermocht, sondern ist in der Entwicklung vom Nordwesten überflügelt worden, und ebenso hat er nicht der Entwicklung der Gesamtbeteiligung im Stahlwerksverbande folgen können, sondern ist um 1,72% hinter ihr zurückgeblieben.

c) Der Rückgang des Südwestens in der Halbzeugherstellung im Stahlwerksverbande.

Was die Gesamtentwicklung aller Stahlerzeugnisse im Stahlwerksverbande betrifft, so bestätigt diese Tabelle lediglich die Ergebnisse der Produktionsstatistik für das deutsche Zollgebiet, wenn auch in etwas abgeschwächter Form. Innerhalb des Stahlwerksverbandes tritt der Rückgang des Südwestens und der Fortschritt des Nordwestens nicht mit derselben Deutlichkeit zutage wie in der allgemeinen Produktionsstatistik, und das ist wohl auch der einzige Grund, warum die dritte Duisburger Denkschrift nicht die Produktionsstatistik herangezogen, sondern sich in ihrer tendenziös eklektischen Weise auf den Stahlwerksverband beschränkt hat.

Was ferner die Verteilung dieses Rückganges auf Halbzeug und auf Fertigerzeugnisse angeht, so ist aus den Ausführungen über die Produktionsstatistik des deutschen Zollgebietes bereits bekannt, daß der Rückgang des Südwesten seit 1902 in Halbzeug ein ganz außerordentlicher gewesen ist. Dasselbe tritt zutage, wenn man Halbzeug im Stahlwerksverbande für sich betrachtet, wenn auch wieder in abgeschwächter Gestalt:

Es waren mit Halbzeug im Stahlwerksverbande beteiligt:

		t	%
Nördliche Gruppe	1904	15 300	1,030
	1907	500	0,036
Abnahme . .		14 800	0,99
Nordwestliche Gruppe . . .	1904	732 905	49,17
	1907	670 000	48,417
Abnahme . .		62 905	0,75
Südwestliche Gruppe . . .	1904	725 080	48,65
	1907	659 417	47,647
Abnahme . .		65 663	1,00
Gruppe der übrigen Werke .	1904	17 200	1,15
	1907	54 000	3,90
Zunahme . .		36 800	2,75
Summe . .	1904	1 490 485	100
	1907	1 383 917	100
Abnahme . .		106 568	

Danach ist die Herstellung von Halbzeug zum Verkaufe im Stahlwerksverbande von 1904—1907 um 106568 t zurückgegangen, obgleich die Gruppe der Werke außerhalb des Nordens, Nordwestens und Südwestens ihre Halbzeugbeteiligung um 36800 t gesteigert hat. Der Nordwesten ist um 62905 t zurückgegangen, der Südwesten aber um 65663 t, also um 2758 t mehr. In Hunderteln der Gesamthalbzeugbeteiligung ist der Nordwesten um 0,75 Vomhundert zurückgegangen, der Südwesten aber um 1,00 Vomhundert, also um 0,25 Vomhundert stärker.

Wenn aber der Südwesten in den Fertigerzeugnissen des Stahlwerksverbandes von 1904 an einen etwas geringeren Rückgang aufweist als der Nordwesten, so kommt darin die tatsächliche Entwicklung des Nordwestens und des Südwestens nicht zum Ausdruck, wie die Produktionsstatistik für das deutsche Zollgebiet deutlich zeigt. Dieselbe weist von 1905 an unweigerlich einen Rückgang der Stahlfertigerzeugnisse im Südwesten und eine Zunahme der Stahlfertigerzeugnisse im Nordwesten in Hunderteln der deutschen Gesamterzeugung auf. Wenn im Stahlwerksverbande also das Gegenteil zutage tritt, so liegt das lediglich daran, daß der Stahlwerksverband eben bei weitem nicht alle Werke umfaßt und daher auch gar nicht als Maßstab für die allgemeine Entwicklung dienen kann, zu dem ihn der Nordwesten gern stempeln möchte.



V. Der Rückgang des Südwestens im Eisenbahnbinnenabsatz von Fertigerzeugnissen der Eisenindustrie im Deutschen Reiche 1902—1906.

Die nordwestliche Eisenindustrie liegt in der Nähe der Seeküste, zum allergrößten Teile unmittelbar an dem größten schiffbaren Strome Europas und hat bis Rotterdam eine Schiffsfracht von 2 M zu zahlen. Infolgedessen kann sie ungeheure Mengen Eisenerzeugnisse aufs vorteilhafteste nach dem Weltmarkte absetzen und ist keineswegs nur auf den deutschen Markt angewiesen. Dagegen liegt die südwestliche Industrie 570 Kilometer von der Rheinmündung bei Rotterdam entfernt, hat bis zum Rheine einen so langen Eisenbahnweg (120—200 km), daß sich die Versendung über diese Wasserstraße nur in seltenen Ausnahmefällen lohnt, und bis Antwerpen eine Eisenbahnfracht von durchschnittlich 7 M. zu zahlen. Infolgedessen ist sie natürlich in weit höherem Grade auf den deutschen Binnenmarkt angewiesen als die nordwestliche Industrie und müßte sich, wenn sie nicht durch ihre unglücklichen Verfrachtungsverhältnisse aufgehalten würde, auf diesem ausdehnen, während sich der Nordwesten in demselben Maße stärker der Ausfuhr zuwendete.

Die dritte Duisburger Denkschrift gibt über die Absatzverhältnisse der nordwestlichen Industrie selbst folgendes zu:

1. daß die nordwestliche Eisenindustrie gegenüber der südwestlichen einen Frachtvorsprung nach den Rheinseehäfen und nach den wichtigsten mittel-, nord- und ostdeutschen Verbrauchsplätzen besitzt;
2. daß die nordwestliche Eisenindustrie in ihrer Nähe eine große Anzahl von Verfeinerungsbetrieben besitzt und daß auf ihre Erzeugnisse der Verbrauch Norddeutschlands eingerichtet ist.

Sie behauptet allerdings weiter, daß der letztere Vorteil durch die neuzeitliche Entwicklung immer mehr schwinde, bringt aber weder den Schatten eines Beweises dafür, daß die Verfeinerungsbetriebe in ihrer Nähe weniger würden oder im Südwesten sich stärker als im Nordwesten entwickelten, noch daß sich der Nord-

westen auf andere als norddeutsche Erzeugnisse einrichte. Diese Behauptung ist auch völlig unwahr. Weder ist im Nordwesten ein Rückgang der Verfeinerungsbetriebe zu beobachten, noch im Südwesten eine Entstehung derselben, welche der nordwestlichen Entwicklung entfernt die Wage halten könnte. Alles was darüber gesagt ist, ist aus der Luft gegriffen. Es ist heute wie einst eine Tatsache, daß die nordwestliche Eisenindustrie eine große Anzahl weiterverarbeitender Werke in ihrer Nähe hat. Neben ihren durch staatliche und andere Maßnahmen neuerdings stark verbilligten Selbstkosten ist dies ein bedeutender Vorteil für sie, den der Südwesten auch in der Entwicklung eines halben Jahrhunderts sich nicht so leicht ebenfalls wird schaffen können und den die Kanalisierung der Mosel und Saar durch Verbilligung des Roheisen- und Halbzeugbezuges für den Nordwesten höchstens steigern, nicht aber herabdrücken kann.

Mit welcher Leichtfertigkeit die dritte Duisburger Denkschrift den Versand des Südwestens auf den deutschen Binnenmarkt behandelt, mögen folgende Sätze lehren: „Der Umfang des Versandes an Fertigfabrikaten der südwestlichen Werke nach den Gegenden, die heute für die rheinisch-westfälische Industrie günstiger liegen, läßt sich leider nicht so genau nachweisen wie für Halbzeug. Von den Fertigfabrikaten kann man der Versandstatistik des Stahlwerksverbandes nur die Versandziffern für Formeisen entnehmen, denn Stabeisen, Walzdraht, Bleche, Guß- und Schmiedestücke werden ohne Vermittlung des Stahlwerksverbandes durch die einzelnen Werke verkauft. An Trägern wurden von den südwestdeutschen Werken in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland 236854 t versandt.“ Es wird also von Gegenden gesprochen, „die heute für die rheinisch-westfälische Industrie günstiger liegen“, und dann werden in diese Gegenden Mittel- und Ostdeutschland, also Schlesien, Sachsen, Thüringen, Hessen usw., eingeschmuggelt, zu welchen der Südwesten mindestens die gleiche Frachtlage hat wie der Nordwesten. In derselben Tonart geht es weiter: „Die Eisenbahnstatistik läßt den Versand von Stabeisen nicht erkennen, da Stabeisen statistisch nicht besonders erfaßt wird, sondern in eine Sammelposition „Eisen und Stahl, Stab- und Fassoneisen“ aufgenommen ist. Immerhin sind die vorhandenen Angaben auch in dieser Form nicht ohne Interesse. Unter der Sammelposition finden wir für 1906 eine Versandziffer der südwestlichen Werke nach Mittel-, Nord- und

Ostdeutschland von 316292 t." Hier wird also dasselbe Kunststück einer Unterschiebung von „Mittel-, Nord- und Ostdeutschland" für „die heute für die rheinisch-westfälische Industrie günstiger liegenden" Gegenden gemacht. Nachdem auf diese Weise der Anschein einer Grundlage für weitere Behauptungen gewonnen ist, muß die bereits als unwahr widerlegte stärkere Steigerung des Südwestens in Erzeugnissen des Stahlwerksverbandes herhalten, um ein Schreckgespenst für die Zukunft zu erzeugen.

Die dritte Duisburger Denkschrift behauptet weiter, daß es den südwestlichen Werken immer mehr gelinge, in die natürlichen und nähergelegenen Absatzgebiete der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie einzudringen. Auch dafür vermag sie nicht den Schatten eines Beweises zu erbringen. In einer Eingabe der Gutehoffnungshütte, der Rheinischen Stahlwerke und sechs anderer nordwestlichen Hütten an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 18.—24. Februar 1908 haben diese Hütten selbst zugestanden, daß ihnen für diese Behauptungen jede Grundlage fehlt. Dort sagen sie: „Schon heute haben die Werke an der Saar, Mosel und in Luxemburg ihren Absatz bis in das Herz des Ruhrgebietes und darüber hinaus über fast ganz Norddeutschland ausgedehnt. Um diese Behauptung zu beweisen, bitten die ergebenst unterzeichneten den Herrn Minister, durch die betreffenden Eisenbahnstationen an der Saar, Mosel und in Luxemburg geneigtest feststellen zu lassen, welche Mengen an Halbzeug und Walzwerkserzeugnissen wie Schienen, Schwellen, Träger, Stab-, Formeisen und Draht im Jahre 1907 seitens der genannten Werke über Koblenz hinaus nach Rheinland, Westfalen, dem Siegerland, nach Hessen, Kassel, den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein, sowie nach Oldenburg, Bremen, Hamburg und den beiden Mecklenburg versandt worden sind. Und diese Gegenden müssen samt und sonders und mit vollem Recht als das eigentliche Interessengebiet der Ruhr bezeichnet werden. Zum Vergleich damit müßte dann ebenfalls festgestellt werden, welche Mengen in den gleichen Erzeugnissen die Ruhr im Jahre 1907 nach Süddeutschland, Nassau und Frankfurt a. M., dem Elsaß und Lothringen, dem Interessengebiet der Werke an der Saar, Mosel und in Luxemburg, geliefert hat." Den acht niederrheinischen Hütten hätte bekannt sein können, daß sie, um diese Zahlen zu erhalten, nicht erst den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten mit einer neuen Statistik zu bemühen brauchten, sondern daß sie die gewünschten Zahlen ohne weiteres

der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen hätten entnehmen können, welche zur Zeit bis 1906 vorliegt. Der Minister beschied die Werke denn auch dementsprechend dahin, daß über diese Fragen die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen genügend Aufschluß gebe und mithin besondere Feststellungen durch die betreffenden Eisenbahnstationen sich erübrigten.

Daß die südwestliche Eisenindustrie, welche jährlich drei Millionen Tonnen Roheisen verarbeitet, die Erzeugnisse daraus irgendwo absetzen muß, ist selbstverständlich, und da in ihrem Westen das durch hohe Zölle abgeschlossene Frankreich, im Süden die wenig aufnahmefähige Schweiz liegt, Süddeutschland keine sehr großen Eisenverbraucher hat, nördlich von ihr die Eifel liegt und sie 500 km bis zum Meere hat, so wird sie ihre Ware wohl wesentlich nach Nordosten zu und nach Deutschland absetzen müssen. Um dies einzusehen, ist keine besondere Stationsstatistik für die Wettbewerbsgebiete erforderlich. Eine Statistik für 1907 bewiese außerdem gar nichts, wenn man ihr nicht wenigstens eine solche für 1902 gegenüberstellt. Nicht darauf kommt es ja an, wohin an sich der Absatz geht, sondern wie sich die Erzeugungs- und Absatzverhältnisse seit 1902 verschoben haben.

Erschöpfend vermag diese Frage nur die Erzeugungsstatistik zu fassen, wie sie oben gegeben wurde. Wenn nachgewiesen ist, daß die Roheisenerzeugung im allgemeinen, die Thomasroheisenerzeugung und Gußeisenerzeugung im besonderen, die Erzeugung von Gußwaren zweiter Schmelzung und von Stahlerzeugnissen im Südwesten hinter der des Nordwestens zurückgeblieben ist und daß für die Rohstahlerzeugung und die Herstellung von Stahlerzeugnissen im Stahlwerksverbande das gleiche gilt, dann ist damit eben bewiesen, daß im Nordwesten die Weiterverarbeitung 1902—1907 viel stärker fortgeschritten ist als im Südwesten. Dieser Nachweis ist aber bereits durch unwiderlegliche Zahlen erbracht worden.

Zunächst ist es doch nur eine mehr als kühne Behauptung, daß das Rheinland, Westfalen, das Siegerland, Hessen-Kassel, Hannover, Schleswig-Holstein, Oldenburg, Bremen, Hamburg und beide Mecklenburg „samt und sonders und mit vollem Recht als das eigenste Interessengebiet der Ruhr bezeichnet werden müssen.“ Sie sind das nämlich seit zwanzig Jahren nie gewesen und werden es höchstens dann werden, wenn weiter eine einseitige staatliche

Begünstigung des Nordwestens und eine entsprechende Benachteiligung des Südwestens stattfinden sollte. Beispielsweise versandten die Saar, Lothringen, Luxemburg und die Pfalz 1902 nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen nach Nordostdeutschland und Norddeutschland (Verkehrsbezirke 1—11 Ost- und Westpreußen, Ost- und Westpreußische Häfen, Pommern, Pommersche Häfen, Mecklenburg usw. Häfen Rostock bis Flensburg, Schleswig-Holstein, Elbhäfen, Weserhäfen, Emshäfen, Hannover, Oldenburg usw.) an Eisenwaren, Nr. 12—19 der Güterstatistik (Eisen und Stahl, Stab- und Formeisen, Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsgegenstände, eiserne Eisenbahnschwellen, eiserne Achsen und Bandagen, Räder, eiserne Dampfkessel, Reservoirs usw., eiserne Röhren und Säulen, Eisen- und Stahldraht, Eisen- und Stahlwaren) 44 370 t und nach Mittel- und Nordwestdeutschland (Verkehrsbezirke 18—26 und 28: Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt, Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen, Königreich Sachsen, Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen, Ruhrbezirk-Westfalen, Ruhrbezirk-Rheinprovinz, Westfalen, Lippe usw., Rheinprovinz rechtsrheinisch, Rheinprovinz linksrheinisch, Rheinhafenstationen) von den gleichen Waren 232 525 t. Allein nach den beiden Ruhrbezirken, der Rheinprovinz ohne das Saargebiet und den Kreis Wetzlar und nach den Rheinhafenstationen gingen 1902 aus dem Südwesten 108 879 t dieser Güter.

Im einzelnen sandte der Südwesten 1902:

nach	Nordostdeutschland	13 641 t	Eisenerzeugnisse
„	Norddeutschland	30 729 „	„
„	Südostdeutschland	26 106 „	„
„	Mitteldeutschland	123 646 „	„
„	Nordwestdeutschland	108 879 „	„
		303 001 t	

während er nach

Südwestdeutschland	308 503 t
Süddeutschland	404 493 „
	712 996 t

sandte. Von einem Versande von 1 000 000 t gingen also 1902 nur 700 000 t nach Süd- und Südwestdeutschland und bereits 300 000 t nach Nord-, Ost-, Nordwest- und Mitteldeutschland. Es kann demnach gar nicht davon die Rede sein, daß 1902 das nordwestliche Absatzgebiet allein dem Nordwesten gehört habe. Das ist ebenso-

wenig wahr, wie daß der Südwesten allein den südwestlichen und südlichen Absatz besessen habe. Im Gegenteil sandte der Nordwesten damals allein mit der Eisenbahn:

nach dem Südwesten	106554 t
und nach dem Süden	112496 „
	219050 t

Es ist doch wohl eine Anmaßung, Bezirke, nach denen der Südwesten schon 1902 300000 t verarbeitetes Eisen (und außerdem 227039 t Halbzeug, also über eine halbe Million Tonnen Eisen) verkaufte „samt und sonders und mit vollem Recht als das eigenste Interessengebiet der Ruhr" anzusprechen und den Südwesten heute davon ausschließen zu wollen. Der Südwesten hat nicht entfernt dieselben Absatzmöglichkeiten wie der Nordwesten und könnte mit viel mehr Recht wenigstens den Süden und Südwesten als sein eigenstes Interessengebiet beanspruchen. Trotzdem dringt der Nordwesten dahin unaufhaltsam vor. 1902 wurden aus dem Nordwesten (Verkehrsbezirk 22 Ruhrbezirk Westfalen, 23. Ruhrbezirk Rheinprovinz, 25 Rheinprovinz rechts des Rheins, 26 Rheinprovinz links des Rheins und 28 Rheinhafenstationen) nach den südwestdeutschen Verkehrsbezirken 27 und 29—32 (Saargebiet, Lothringen, Elsaß, Bairische Pfalz, Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen) mit der Eisenbahn eingeführt an Fertigwaren 106554 t, 1906 aber 178213 t. Von der Gesamtzufuhr dieser Waren aus Nordwesten und aus Südwesten machte das 1902 25,67 %, 1906 aber 29,14 % aus. Der Nordwesten war also um 3,47 % des Gesamtversandes gestiegen, und der Südwesten um diesen Betrag zurückgegangen. Die Verhältnisse hatten sich also um 6,94 % oder fast 7 % zuungunsten des Südwestens verschoben, während der Südwesten im Nordwesten in der gleichen Zeit nur um 1,34 % vorgedrungen und im ganzen vom Nordwesten selbst in dem Binnenversand der Eisenbahnstatistik geschlagen worden war.

So liegen die Verhältnisse in Wirklichkeit. Es besteht also kein Grund, die von den acht nordwestlichen Hütten ersehnte Versandstatistik beider Bezirke nach sämtlichen deutschen Verkehrsbezirken für 1902 und 1906 nicht aufzustellen. Angesichts der eklektischen Statistik, mit welcher der Nordwesten eine Eisenbahnstatistik für Halbzeug und Schienen, Schwellen, Träger, Stabeisen, Formeisen und Draht vorschlägt, sei erwähnt, daß Halbzeug gar nicht in den Kreis der übrigen Waren gehört, welche Fertigerzeugnisse sind, daß der Nordwesten in seinem Vorschlage aber von den Fertigerzeug-

nissen der Eisenbahnstatistik aus begreiflichen Gründen folgende weggelassen hat: Nr. 15, eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, 16. eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, 17. eiserne Röhren und Säulen, 19. Eisen- und Stahlwaren. In diesen Dingen hat nämlich der Nordwesten von 1902 bis 1906 die stärkste Entwicklung erfahren. Es betrug in diesen Dingen der Versand nach allen deutschen Verkehrsbezirken:

1902	15	16	17	19	Summe	%
d. Nordwestens	126 475	165 824	305 997	439 461	1 037 757	86,39
d. Südwestens	5 799	24 381	84 079	49 222	163 481	13,61
beider Gebiete	132 274	190 205	390 076	488 681	1 201 238	100
1906						
d. Nordwestens	233 803	221 931	418 434	774 585	1 648 753	89,43
d. Südwestens	5 251	36 282	89 457	63 974	194 964	10,57
beider Gebiete	239 054	258 213	507 891	838 559	1 843 717	100

Hatte der Nordwesten 1902 im Gesamtversand beider Bezirke in diesen Dingen 86,39 % erreicht, so 1906 89,43 %. Um 3,04 % war er somit vorgerückt, und um 6,08 % hatten sich die Verhältnisse in dieser Zeit zuungunsten des Südwestens verschoben. Läßt man in eklektischer Weise stets die stärksten Seiten der nordwestlichen Entwicklung weg, so erweckt man selbst bei der glänzendsten Entwicklung mit Leichtigkeit den Eindruck, als sei man in einen Notstand geraten.

Auf dieses Glatteis kann der Südwesten also dem Nordwesten nicht folgen. Derselbe muß vielmehr diese Statistik auf sämtliche Fertigerzeugnisse ausdehnen, welche die Eisenbahnstatistik aufführt, und darf nicht bloß diejenigen herausgreifen, welche dem Nordwesten in seine Behauptungen passen. Daher ist ein Wort über diese nötig.

Die Fertigerzeugnisse im technischen Sinne der Eisenindustrie sind enthalten in den Nummern 12—19 der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen:

12. Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar Stab- und Fassoneisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, Doppel T-, U-, Winkel-, Zaineisen resp. -Stahl; Hufstäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt, (Weißblech), Brücken- und andere Konstruktionsteile aus gewalzten Platten und Stäben, Fassonstücke, grobe; Roststäbe.

13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Hacknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlegplatten, Weichen und Weichenteile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).
15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Räderteile, Bremsklötze, sämtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.
16. Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinenteile, auch wenn nur die Hauptbestandteile aus Eisen oder Stahl bestehen.
17. Eiserne Röhren und Säulen.
18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert in Ringen.
19. Eisen- und Stahlwaren:
    a) Eisen- und Stahlwaren.
    b) sonstige Metallwaren, als Kupfer-, Messing-, Nickel- und Aluminiumwaren, sowie Waren von anderen Metallen und Metallmischungen (mit Ausschluß von edlen Metallen).

Da die Nummer 19 bis 1903 nicht in a und b getrennt war, so muß, damit man vergleichbare Zahlen erhält, auch nach der Trennung 19 a und b zusammen unter Eisen- und Stahlerzeugnissen eingestellt werden. Die Statistik hat demnach die statistischen Nummern 12—19 b zu umfassen.

Der Antrag der acht nordwestlichen Hütten geht auf die Aufstellung einer Eisenbahnstatistik für Halbzeug und Walzwerkserzeugnisse, während doch nach Lage der Sache einzig eine Statistik über alle Hüttenerzeugnisse, also mit Einschluß von Gußwaren zweiter Schmelzung, etwas beweisen könnte. Aufgrund der Produktionsstatistik wissen wir bereits bis ins einzelste, daß sich der Nordwesten in der Summe von Halbzeug und Fertigerzeugnissen aus Stahl wesentlich stärker entwickelt hat als der Südwesten. Wir wissen auch, daß dasselbe für alle Hüttenerzeugnisse gilt, also mit Einschluß von Gußwaren zweiter Schmelzung. Ueber diese Dinge kann die Versandstatistik nichts neues aussagen. Der Versand kann sich ja nach allen Richtungen zusammen unmöglich stärker entwickelt haben als die Herstellung der Erzeugnisse. Eine Versandstatistik ist also höchstens insofern von Bedeutung, als sie eine Verschiebung der Richtungen des Absatzes zeigen könnte. Aber dann bleibt immer die Notwendigkeit bestehen, daß das, was eine Gegend nach einer Richtung gewonnen hat, sie nach der andern

verloren haben muß. Und da die Entwicklung der Herstellung im Südwesten eine schwächere war als im Nordwesten, so muß auch die Entwicklung des Gesamtversandes eine schwächere gewesen sein.

Etwas neues bietet die Eisenbahnstatistik nur insofern, als sie auch Waren einschließt, welche nicht Hütteneryzeugnisse sind, und somit auch für diese Gruppe Eisenerzeugnisse einen gewissen Maßstab für die Entwicklung beider Bezirke gibt. Diese Waren sind allerdings nicht samt und sonders in einzelnen Positionen der Eisenbahnstatistik aufgeführt, sodaß sie sich nicht rein ausscheiden lassen. So enthält z. B. Nr. 12 Eisen und Stahl auch verzinkt, Platten und Bleche, auch verzinkt, Nr. 13 Muttern und Schraubenbolzen, Nr. 15 fertige Bremsklötze, Nr. 16 eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinenteile, Nr. 18 Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, Nr. 19a Eisen- und Stahlwaren aller Art und 19b gar sonstige Metallwaren. Immerhin ist eine Gesamtstatistik dieser Hüttenfertigerzeugnisse und sonstigen Erzeugnisse der Eisenindustrie von Interesse. Denn wenn die Produktionsstatistik zeigt, daß sich in Hüttenfertigerzeugnissen der Südwesten 1902—1906 eine Kleinigkeit stärker entwickelt habe als der Nordwesten, so bietet diese Statistik die Möglichkeit des Nachweises, daß dies für alle Hüttenfertigerzeugnisse und andere Fertigerzeugnisse der Eisenindustrie nicht der Fall ist, sondern daß sich auch da der Nordwesten schneller entwickelt hat als der Südwesten.

Allerdings kann die Eisenbahnversandstatistik als Vergleichsmittel des Nordwestens und des Südwestens nur eine beschränkte Bedeutung beanspruchen. Im Südwesten bezieht sich diese Statistik auf den Versand dreier Eisenbahnverkehrsbezirke, welche nur sehr klein und in ihrer ganzen Ausdehnung Eisenindustriebezirke sind, das Saargebiet, Lothringen und Luxemburg. Nur bei der Bairischen Pfalz (ohne Ludwigshafen) haben einige Landstrecken einbezogen werden müssen, welche nicht hervorragend eisenindustriell sind, weil sie die Eisenbahnstatistik nun einmal in den betreffenden Verkehrsbezirk mit einschließt. Aehnlich wie bei dem Saargebiet, Lothringen und Luxemburg liegen die Verhältnisse beim Ruhrbezirk Rheinprovinz, beim Ruhrbezirk Westfalen und bei den Rheinhafenstationen. Auch da sind keinerlei nennenswerte nichteisenindustrielle Striche einbezogen worden, welche naturgemäß auch keine Versandentwicklung aufzuweisen haben. Dagegen hat das Einschließen der Rheinprovinz rechts und links des Rheines es mit sich gebracht, daß große

Striche einbezogen werden mußten, welche von Eisenindustrie keine Spur aufweisen und mithin auch keine Entwicklung in dem Versande haben können: nur zu nennen die Rheinprovinz nördlich von Rheinberg und Geldern, die Hohe Venn, die Ardennen, große Teile der Eifel, den Hochwald, den Hunsrück, den Soonwald und das Fürstentum Birkenfeld. Es ist selbstverständlich, daß die Einschließung weiter Gebiete, welche gar keine Entwicklung gehabt haben, in eine Statistik über die Entwicklung von Gebieten mit starker Entwicklung die Gesamtentwicklung derselben herabdrücken muß. Das ist bei der Rheinprovinz rechts und links des Rheins in hohem Grade geschehen. Könnte man sowohl aus den Zahlen für 1902 wie für 1906 die ebengenannten entwicklungslosen Striche ausscheiden, so würde die Entwicklung des Nordwestens noch weit stärker erscheinen. Da ähnliches im Südwesten nur hinsichtlich der kleinen Pfalz vorliegt, so muß diese Statistik naturgemäß die Entwicklung der nordwestlichen Eisenbezirke im Verhältnis zu derjenigen der südwestlichen kleiner erscheinen lassen, als sie war.

Aber auch noch weitere Dinge kommen inbetracht. Wenn die dritte Duisburger Denkschrift und mit ihr im Verein die Eingabe der acht Eisenhütten die Frage auf das Gebiet des Eisenbahnversandes im Inlande hinauszuspielen sucht, so hat das seine guten Gründe. Bekanntlich liegt der Nordwesten für die Ausfuhr überaus günstig, der Südwesten dagegen überaus ungünstig. Eine starke Steigerung der Erzeugung an Fertigwaren im Nordwesten kommt daher an erster Stelle in den Ausfuhrmengen zur Erscheinung, auf dem Binnenmarkte weit weniger. Im Südwesten ist das gerade umgekehrt. Hier muß jede Steigerung der Erzeugung an erster Stelle auf dem Binnenmarkte fühlbar werden und kann nur zum kleinen Teile in dem Absatz ins Ausland erscheinen. Darum muß jede auf den Binnenmarkt beschränkte Absatzstatistik die Entwicklung des Nordwestens geringer und die Entwicklung des Südwestens größer erscheinen lassen. Unter den besonderen Verhältnissen der deutschen Stahlindustrie 1904—1906 fällt aber noch ein anderer Umstand ins Gewicht. Bis 1904 war die Ausfuhr der deutschen Stahlindustrie eine regellose. Auch der für die Ausfuhr am ungünstigsten gelegene Südwesten führte eifrig aus. Heute weist der Stahlwerksverband die Ausfuhrlieferung der am günstigsten gelegenen geeigneten Hütte zu. Das ist in der Mehrzahl der Fälle eine niederrheinische Hütte, da ihr Weg zum Meere der kürzeste ist.

Wenn auf diese Weise die Waren des Niederrheins stark ins Ausland abgelenkt werden, so können sie natürlich auf dem Binnenmarkte nicht ebenso stark bleiben, wie sie früher waren. Anderseits muß eine Industrie wie die südwestliche, der auf diese Weise ihre alte Ausfuhr beschnitten wird, naturgemäß eine größere Ausdehnung auf dem deutschen Markte einnehmen. Eine auf den deutschen Markt beschränkte statistische Versandaufnahme muß daher ein ganz unzureichendes Bild der wirklichen Verhältnisse bieten und muß den Absatz des Nordwestens und dessen Fortschritt weit kleiner erscheinen lassen, als beide gewesen sind.

Aehnliches gilt von der Beschränkung der Versandstatistik auf den Eisenbahnweg. Der Nordwesten hat nämlich noch einen Schiffsversand, der zu seinem Eisenbahnversande hinzugezählt werden muß, der Südwesten hingegen keinen solchen, der nicht schon in der Eisenbahnstatistik enthalten wäre. Gerade der Schiffsversand des Nordwestens aber hat sich seit 1902 außerordentlich stark entwickelt, und eine Beschränkung seiner Versandstatistik auf die Eisenbahn muß wieder sein Wachstum zu klein erscheinen lassen, während auch unter dieser Beschränkung das Wachstum des Südwestens voll zum Ausdruck kommt.

Ein weiterer Punkt in derselben Richtung liegt in der verschiedenen örtlichen Verteilung der Hütten- und Walzwerke einerseits und weiterverarbeitenden Betriebe anderseits in beiden Bezirken. Im Nordwesten sind die Hüttenwerke in weit höherem Grade mit weiterverarbeitenden Betrieben verbunden als im Südwesten. Es entstehen also an sich bei der Weiterverarbeitung weniger Bahnfrachten. In den Orten des Südwestens, in welchen sich Hüttenwalzwerke befinden, gibt es ferner kaum nennenswerte weiterverarbeitende Betriebe. So gut wie aller Versand des Südwestens von Eisen und Stahl aller Art zur Weiterverarbeitung muß deshalb die Bahn benutzen und erscheint in der Eisenbahnstatistik. Im Nordwesten ist das gerade umgekehrt. Dort sind nicht nur die Hütten selbst fast alle mit stark weiterverarbeitenden Betrieben verbunden, sondern es ballt sich auch die weiterverarbeitende Industrie in den großen Hütten- und Walzwerksstädten zusammen. Duisburg-Ruhrort und Oberhausen, Mülheim-Ruhr und Essen, Schalke und Bochum, Dortmund und Haspe, Kupferdreh und Berge-Borbeck usw. usw. besitzen sämtlich eine starke weiterverarbeitende Industrie. Dadurch vermeidet an sich schon ein Teil des von dieser Industrie bezogenen Materials

die Bahn, und ein immer wachsender Teil, je mehr sich solche weiterverarbeitende Betriebe in Hüttenorten ansammeln. Auch hier kommt aber noch eine Einwirkung des Stahlwerksverbandes inbetracht. Diese Industrie hat früher ihr Rohmaterial irgendwoher aus dem Ruhrgebiet bezogen, wo sie es gerade am billigsten und geeignetsten bekommen konnte. Daher gab es früher eine große Menge Bahnfrachten. Das hat aber seit dem Bestehen des Stahlwerksverbandes aufgehört. Der Stahlwerksverband weist die Lieferung an eine Firma nach Möglichkeit dem nächsten geeigneten Lieferer zu. Dadurch wird eine Unmenge Bahnfrachten vermieden, die früher notwendig waren. In der Eisenbahnstatistik erscheint das als ein Rückgang des Versandes von den Ruhrbezirken nach den Ruhrbezirken und den benachbarten Gebieten. In Wirklichkeit haben dagegen gerade die Massen örtlich weiterverarbeitetes Material im Ruhrgebiet 1902 bis 1907 einen ungeahnten Aufschwung genommen.

Der Eisenbahnversand des Nordwestens [Verkehrsbezirke: 22 (Ruhrbezirk Westfalen), 23 (Ruhrbezirk Rheinprovinz), 25 (Rheinprovinz rechts des Rheins), 26 (Rheinprovinz links des Rheins) und 28 (Rheinhafenstationen)] einerseits und des Südwestens [Verkehrsbezirke: 27 (Saargebiet), 29 (Lothringen), 59 (Luxemburg) und 31 (Bairische Pfalz)] anderseits nach sämtlichen deutschen Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen an Fertigerzeugnissen der Eisenindustrie 1902 und 1906 nach Gruppen von Empfangsbezirken.

Versand nach:		12 Eisen und Stahl, Stab- u. Façoneisen usw. t	13 Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsgegenstände usw. t	14 Eisenbahnschwellen, eiserne usw. t	15 Eiserne Achsen und Bandagen, Räder usw. t	16 Eiserne Dampfkessel, Reservoirs usw. t	17 Eiserne Röhren u. Säulen usw. t	18 Eisen- und Stahldraht usw. t	19a u. 19b Eisen- und Stahlwaren usw. t	12—19 Summe t	%
I. Nordostdeutschland. Verkehrsbezirke: 1a. Provinz Ostpreußen 1b. Provinz Westpreußen 2a. Ostpreußische Häfen 2b. Westpreußische Häfen 3. Provinz Pommern 4. Pommersche Häfen 5. Großherzogtum Mecklenburg usw. 6. Häfen Neustadt bis Flensburg	1902 Versand aus Nordwest	97 628	22 154	5 625	6 747	4 887	10 195	3 636	21 557	172 429	92,66
	Versand aus Südwest	12 489	115	—	—	760	157	—	120	13 641	7,34
	Gesamtversand aus beiden	110 117	22 269	5 625	6 747	5 647	10 352	3 636	21 677	186 070	100
	1906 Versand aus Nordwest	112 272	34 017	2 982	7 914	6 421	9 529	4 460	29 885	207 480	92,98
	Versand aus Südwest	13 736	481	—	—	819	446	—	174	15 656	7,02
	Gesamtversand aus beiden	126 008	34 498	2 982	7 914	7 240	9 975	4 460	30 059	223 136	100
II. Norddeutschland. Verkehrsbezirke: 7. Provinz Schleswig-Holstein 8. Elbhäfen 9. Weserhäfen 10. Emshäfen 11. Provinz Hannover, Oldenburg	1902 Versand aus Nordwest	254 588	54 451	12 529	13 559	12 054	32 515	69 049	83 374	532 119	94,54
	Versand aus Südwest	24 845	717	—	12	1 139	3 630	—	386	30 729	5,46
	Gesamtversand aus beiden	279 433	55 168	12 529	13 571	13 193	36 145	69 049	83 760	562 848	100
	1906 Versand aus Nordwest	358 629	114 886	19 928	17 830	15 216	49 316	129 089	124 991	829 883	93,08
	Versand aus Südwest	50 841	5 038	1 931	4	1 315	1 620	61	848	61 658	6,92
	Gesamtversand aus beiden	409 470	119 924	21 859	17 834	16 531	50 936	129 150	125 839	891 541	100
III. Südostdeutschland. Verkehrsbezirke: 12. Provinz Posen 13. Regierungsbezirk Oppeln 14. Stadt Breslau 15. Regierungsbezirk Breslau und Liegnitz 16. Berlin 17. Provinz Brandenburg	1902 Versand aus Nordwest	96 278	46 450	6 299	13 192	7 460	25 927	8 926	35 056	239 588	90,17
	Versand aus Südwest	16 027	98	—	19	867	8 720	2	373	26 106	9,83
	Gesamtversand aus beiden	112 305	46 548	6 299	13 211	8 327	34 647	8 928	35 429	265 694	100
	1906 Versand aus Nordwest	166 929	69 074	9 953	23 668	13 068	37 540	12 695	59 754	392 681	88,90
	Versand aus Südwest	34 646	7 271	1 041	6	1 440	3 771	3	943	49 021	11,10
	Gesamtversand aus beiden	201 575	77 245	10 994	23 674	14 508	41 311	12 698	60 697	441 702	100

Verkehrsbezirk	Jahr	Versand										%
IV. Mitteldeutschland.												
Verkehrsbezirke:	1902	Versand aus Nordwest . .	242 416	73 934	28 214	16 444	18 465	36 530	37 188	54 884	508 075	80,43
18. Regierungs-Bezirk Magdeburg u. Anhalt		Versand aus Südwest . .	84 478	11 767	4 254	167	3 268	14 903	1 576	3 233	123 646	19,57
19. Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen		Gesamtversand aus beiden	326 894	85 701	32 468	16 611	21 733	51 433	38 764	58 117	631 721	100
20. Königreich Sachsen	1906	Versand aus Nordwest . .	379 659	105 084	51 461	33 333	27 430	65 207	55 738	103 485	821 397	79,31
21. Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen		Versand aus Südwest . .	146 587	34 235	12 024	423	3 421	9 220	3 952	4 431	214 293	20,69
24. Provinz Westfalen, Lippe usw. . . .		Gesamtversand aus beiden	526 246	139 319	63 485	33 755	30 851	74 427	59 690	107 916	1 035 690	100
V. Nordwestdeutschland.												
Verkehrsbezirke:	1902	Versand aus Nordwest . .	1 079 363	372 300	97 920	56 978	104 365	177 464	202 588	208 423	2 299 411	95,48
22. Ruhrrevier Westfalen		Versand aus Südwest . .	57 430	23 414	6 039	864	3 850	5 777	2 914	8 591	108 879	4,52
23. Ruhrrevier Rheinprovinz		Gesamtversand aus beiden	1 136 793	395 714	103 959	57 842	108 215	183 241	205 512	217 014	2 408 290	100
25. Rheinprovinz rechts des Rheins . . .	1906	Versand aus Nordwest . .	1 772 860	366 486	94 194	121 068	137 424	214 309	264 358	389 694	3 360 395	94,14
26. Rheinprovinz links des Rheins . . .		Versand aus Südwest . .	119 543	37 041	18 851	312	7 431	9 681	8 312	7 931	209 102	5,86
28. Rheinhafenstationen		Gesamtversand aus beiden	1 892 403	403 527	113 045	121 380	144 855	223 990	272 670	397 625	3 569 497	100
VI. Südwestdeutschland.												
Verkehrsbezirke:	1902	Versand aus Nordwest .	42 554	9 449	3 460	10 356	11 763	10 532	4 085	14 355	106 554	25,67
27. Saarrevier		Versand aus Südwest . .	175 376	49 207	12 371	3 671	10 446	19 788	15 478	22 166	308 503	74,33
29. Lothringen		Gesamtversand aus beiden	217 930	58 656	15 831	14 027	22 209	30 320	19 563	36 521	415 057	100
30. Elsaß	1906	Versand aus Nordwest .	72 986	19 024	7 675	17 356	11 809	15 720	5 812	25 831	176 213	29,14
31. Bairische Pfalz		Versand aus Südwest . .	265 506	37 147	21 026	3 853	15 664	32 939	21 989	30 362	428 489	70,86
32. Großherzogtum Hessen (ausschl. Oberhessen)		Gesamtversand aus beiden	338 492	56 171	28 701	21 209	28 476	48 659	27 801	55 993	604 702	100
VII. Süddeutschland.												
Verkehrsbezirke:	1902	Versand aus Nordwest .	45 195	5 899	476	9 199	6 830	12 834	10 351	21 812	112 496	21,76
33. Großherzogtum Baden		Versand aus Südwest . .	244 700	69 315	19 611	1 066	4 051	31 104	20 293	14 353	404 493	78,24
34. Mannheim und Ludwigshafen . . .		Gesamtversand aus beiden	289 895	75 214	20 087	10 265	10 881	43 938	30 644	36 165	516 989	100
35. Königreich Würtemberg u. Hohenzollern	1906	Versand aus Nordwest .	80 895	7 856	1 944	12 634	10 563	26 813	13 512	40 945	195 162	26,30
36. Südbaiern		Versand aus Südwest . .	374 522	54 433	24 227	653	6 189	31 780	35 803	19 285	546 892	73,70
37. Nordbaiern*)		Gesamtversand aus beiden	455 417	62 289	26 171	13 287	16 752	58 593	49 315	60 230	742 054	100
Deutsches Reich.												
Summe der deutschen Verkehrsbezirke . .	1902	Versand aus Nordwest .	1 858 022	584 637	154 523	126 475	165 824	305 997	335 833	439 461	3 970 772	79,63
		Versand aus Südwest . .	615 345	154 633	42 275	5 799	24 381	84 079	40 263	49 222	1 015 997	20,37
		Gesamtversand aus beiden	2 473 367	739 270	196 798	132 274	190 205	390 076	376 096	488 683	4 986 769	100
	1906	Versand aus Nordwest .	2 944 230	716 427	188 137	233 803	221 931	418 434	485 664	774 585	5 983 211	79,69
		Versand aus Südwest . .	1 005 381	175 646	79 100	5 251	36 282	89 457	70 120	63 974	1 525 211	20,31
		Gesamtversand aus beiden	3 949 611	892 073	267 237	239 054	258 213	507 891	555 784	838 559	7 508 422	100

* Da die Statistik der Güterbewegung nicht den Versand von Luxemburg nach Luxemburg also den Hauptteil des Luxemburger Versandes enthält, so mußte Luxemburg ganz aus dem Spiele gelassen und der Empfang auf das Deutsche Reich beschränkt werden, wie auch der Nordwesten vorgeschlagen hatte.

Aus dieser Tabelle geht zunächst hervor, wie ungeheuer gering noch 1906 der Eisenbahnversand an weiterverarbeitetem Eisen aus dem Südwesten auf den deutschen Markt, verglichen mit demjenigen aus dem Nordwesten, war. Während die Roheisenerzeugung des Südwestens noch 1902 größer war als diejenige des Nordwestens und zurzeit nur eine halbe Million geringer ist als die des Nordwestens, war der Eisenbahnversand an Fertigerzeugnissen aus Eisen aus dem Südwesten auf den deutschen Markt über 4 Millionen Tonnen geringer als der des Nordwestens, genau 4458000 t geringer! 1902 war er dagegen nur um 2954755 t geringer gewesen. Die absolute Kluft zwischen dem Eisenbahnversand des Südwestens und des Nordwestens auf den deutschen Markt hatte sich also 1902 bis 1906 um 1503225 t erweitert! Um 1503225 t hatte sich in dieser Zeit der Eisenbahnversand des Nordwestens auf den deutschen Markt stärker entwickelt als der des Südwestens, obwohl er schon 1902 einen Vorsprung von 2954775 t gehabt hatte. Aus dieser Tabelle ergibt sich ferner folgende Steigerung des nordwestlichen und des südwestlichen Eisenbahnversandes an Eisenerzeugnissen nach den einzelnen Bezirken. Es stieg:

Nach	der nordwestliche Eisenbahnversand	der südwestliche Eisenbahnversand	also der nordwestliche Eisenbahnversand stärker beziehungsweise schwächer
Nordostdeutschland .	35 051	2 015	33 036 t stärker
Norddeutschland . .	297 761	30 929	266 832 t stärker
Südostdeutschland . .	153 093	22 915	130 178 t stärker
Mitteldeutschland . .	313 322	90 647	223 099 t stärker
Nordwestdeutschland .	1 060 984	100 223	960 761 t stärker
Südwestdeutschland .	69 659	119 986	50 327 t schwächer
Süddeutschland . .	82 666	142 399	59 733 t schwächer
Insges. n. Deutschland	2 012 439	509 214	1 503 225 t stärker

In Hunderteln des Gesamteisenbahnversandes beider Bezirke zurückgegangen ist der Südwesten im Versande

nach Nordostdeutschland . . . . um 0,32 %
„ Südwestdeutschland . . . . „ 3,47 %
„ Süddeutschland . . . . „ 4,54 %
„ dem ganzen Deutschen Reiche . . . . „ 0,06 %

gestiegen ist er dagegen im Versande

nach Norddeutschland . . . . um 1,46 %
„ Südostdeutschland . . . . „ 1,27 %
„ Mitteldeutschland . . . . „ 1,12 %
„ Nordwestdeutschland . . . . „ 1,34 %

Im ganzen ergibt sich daraus für den Südwesten ein Rückgang von 0,06 % und für den Nordwesten das gleiche Wachstum, also eine Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses zuungunsten des Südwestens von 0,12 % in fünf Jahren!

Es erübrigt noch, diese Verschiebung des Absatzes statt für den ganzen Nordwesten und den ganzen Südwesten für die einzelnen Versandbezirke dieser Gegenden zu verfolgen.

Eisenbahnversand an Fertigerzeugnissen der Eisenindustrie aus dem bezirk Rheinprovinz), 25 (Rheinprovinz rechts des Rheins), 26 (Rhein- dem Südwesten [Verkehrsbezirke 27 (Saargebiet), 29 (Lothringen), deutschen Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf

1902

	Versandbezirke	Statistische			
		12	13	14	15
22.	Ruhrbezirk Westfalen . . .	745 864	266 547	51 224	49 020
23.	Ruhrbezirk Rheinprovinz . .	600 098	187 414	58 519	46 786
25.	Rheinprovinz r. d. Rheins .	161 113	9 930	1 359	9 406
26.	Rheinprovinz l. d. Rheins .	203 715	70 243	28 660	10 262
28.	Rheinhafenstationen . . .	147 232	50 503	14 761	11 001
	Nordwestdeutschland . . .	1 858 022	584 637	154 523	126 475
27.	Saargebiet	316 569	92 365	26 075	3 262
29.	Lothringen	213 862	28 097	6 225	2 306
59.	Luxemburg*	45 133	8 845	3 504	221
31.	Bairische Pfalz	39 781	25 326	6 471	10
	Südwestdeutschland . . .	615 345	154 633	42 275	5 799
	Gesamtsumme beider . . .	2 473 367	739 270	196 798	132 274

1906

	Versandbezirke	Statistische			
		12	13	14	15
22.	Ruhrbezirk Westfalen . . .	1 123 828	293 211	58 542	90 266
23.	Ruhrbezirk Rheinprovinz . .	905 372	95 281	43 869	81 370
25.	Rheinprovinz r. d. Rheins .	348 327	11 879	3 012	14 967
26.	Rheinprovinz l. d. Rheins .	325 397	204 206	74 474	29 170
28.	Rheinhafenstationen . . .	241 306	111 850	8 240	18 030
	Nordwestdeutschland . . .	2 944 230	716 427	188 137	233 803
27.	Saargebiet	490 626	102 411	50 492	3 598
29.	Lothringen	364 677	37 439	21 970	1 009
59.	Luxemburg*	87 612	10 032	2 778	50
31.	Bairische Pfalz	62 466	25 764	3 860	594
	Südwestdeutschland . . .	1 005 381	175 646	79 100	5 251
	Gesamtsumme beider Versandbezirke	3 949 611	892 073	267 237	239 054

* Der Versand von Luxemburg nach Luxemburg ist in der Statistik der Güterbewegung auf enthalten. Da demnach der Hauptteil des Versandes nach Luxemburg fehlt, ist auch, dem

Nordwesten [Verkehrsbezirke 22 (Ruhrbezirk Westfalen), 23 (Ruhrprovinz links des Rheins) und 28 (Rheinhafenstationen)] einerseits und 59 (Luxemburg) und 31 (Bairische Pfalz)] anderseits nach sämtlichen deutschen Eisenbahnen 1902 und 1906 nach einzelnen Versandbezirken.

1902

Nummer					Summe 12—19	%
16	17	18	19			
32 376	78 959	236 071	251 998		1 712 059	34,33
61 550	177 646	44 854	113 716		1 290 583	25,88
26 711	30 406	27 456	24 897		291 278	5,84
40 611	18 003	26 548	43 690		441 732	8,86
4 576	983	904	5 160		235 120	4,72
165 824	305 997	335 833	439 461		3 970 772	79,63
4 680	74 948	15 714	13 818		547 431	10,98
2 502	3 665	7 422	4 877		268 956	5,39
1 097	344	27	1 652		60 823	1,22
16 102	5 122	17 100	28 875		138 787	2,78
24 381	84 079	40 263	49 222		1 015 997	20,37
190 205	390 076	376 096	488 683		4 986 769	100

1906

Nummer					Summe 12—19	%
16	17	18	19a	19b		
45 674	104 798	332 412	402 343	10 351	2 461 425	32,78
58 731	247 172	88 940	162 925	1 392	1 685 052	22,44
42 920	39 367	34 198	57 120	1 584	553 374	7,38
65 296	23 756	25 647	84 561	14 224	846 731	11,28
9 310	3 341	4 467	9 544	30 541	436 629	5,81
221 931	418 434	485 664	716 493	58 092	5 983 211	79,69
8 524	75 720	35 621	19 370		786 362	10,47
3 419	4 959	10 446	8 388		452 307	6,02
3 165	327	6 062	4 851		114 877	1,53
21 174	8 451	17 991	31 365		171 665	2,29
36 282	89 457	70 120	63 974		1 525 211	20,31
258 213	507 891	555 784	780 467	58 092	7 508 422	100

deutschen Eisenbahnen nicht aufgeführt und daher in den Zahlen der Tabelle auch nicht Vorschlage des Nordwestens entsprechend, der übrige Versand nach Luxemburg ausgelassen.

Aus dieser Tabelle folgen folgende bemerkenswerte Ergebnisse: es entwickelten sich danach in Hunderteln des Gesamtversandes beider Gruppen die Zunahme des Nordwestens und die Abnahme des Südwestens, auf die einzelnen Verkehrsbezirke verteilt, folgendermaßen:

	1902 %	1906 %	Zunahme %
22. Ruhrbezirk Westfalen . . .	34,33	32,78	— 1,55
23. Ruhrbezirk Rheinprovinz . .	25,88	22,44	— 3,44
25. Rheinprovinz rechts d. Rheins	5,84	7,38	1,54
26. Rheinprovinz links d. Rheins	8,86	11,28	2,42
28. Rheinhafenstationen . . .	4,72	5,81	1,09
Nordwest	79,63	79,69	0,06
			Abnahme %
27. Saargebiet	10,98	10,47	0,51
29. Lothringen	5,39	6,02	— 0,63
59. Luxemburg	1,22	1,53	— 0,31
31. Bairische Pfalz	2,78	. 2,29	0,49
Südwest	20,37	20,31	0,06

Es sind also der Ruhrbezirk Westfalen und der Ruhrbezirk Rheinprovinz, natürlich infolge der Verlegung des Schwerpunktes der nordwestlichen Eisenindustrie an die Rheinstraße, (z. B. von Essen nach Rheinhausen) zurückgegangen. Dafür sind aber die Rheinhafenstationen und die Rheinprovinz rechts und links des Rheins mehr als entsprechend gestiegen, so daß der ganze Nordwesten eine Steigerung von 0,06 % aufweist. Im Süden sind das Saargebiet und die benachbarte Bairische Pfalz zurückgegangen. Dagegen weisen Lothringen und Luxemburg einen kleinen Zuwachs auf. Derselbe ist aber so unbedeutend, daß *er den Rückgang des Saargebietes und der Pfalz nicht ausgleicht, sondern das Gesamtergebnis ein Rückgang des Südwestens um 0,06 % und eine Verschiebung der Verhältnisse zu seinen Ungunsten um 0,12 %* ist.

Der statistische Nachweis in den vorstehenden Tabellen, daß der Eisenbahnversand des Südwestens an Fertigerzeugnissen der Eisenindustrie nach dem Inlande 1902—1906 zurückgegangen ist, ist gewiß bemerkenswert. In Wirklichkeit aber ist dieser Rückgang des Versandes des Südwestens noch viel größer, als er nach dieser Statistik scheint, und zwar, wie oben ausgeführt wurde, aus mehreren Gründen. Wenn im Nordwesten weite Gebiete eingeschlossen sind, welche keine Eisenindustrie und mithin auch keine Entwicklung des

Versandes derselben haben; wenn der Absatz des Nordwestens stärker auf dem Auslandsmarkte in die Erscheinung tritt als der des Südwestens; wenn dies unter den besonderen Verhältnissen des Stahlwerksverbandes seit 1904 sich noch gesteigert hat; wenn der Nordwesten noch einen Schiffsversand hat, der Südwesten aber nicht; wenn der Gesamtversand des Südwestens in der Eisenbahnstatistik erscheint, der Versand des Nordwestens aber nur gekürzt um den großen örtlichen Verbrauch; dann können die Zahlen, welche in der Eisenbahnstatistik in die Erscheinung treten, gar keinen gemeinsamen Maßstab für die Entwicklung der Erzeugung in beiden Gebieten bilden. Auch wenn die Eisenbahnstatistik also das gerade Gegenteil von dem bewiese, was sie beweist, d. h., wenn sie für den Südwesten eine stärkere Zunahme im Versande auf den deutschen Binnenmarkt zeigte, so wäre damit noch lange keine stärkere Entwicklung der Erzeugung im Südwesten bewiesen.

Wenn demnach in der Binnenlandseisenbahnstatistik der Versand des Nordwestens 1902—1906 nur um 0,12 % des Versandes beider Gebiete stärker vorgeschritten ist als der des Südwestens, so beweist das schlagend, daß im Gesamtversand beider Gebiete nach Inland und Ausland, auf der Eisenbahn und auf dem Wasser, der Nordwesten eine noch weit stärkere Entwicklung aufweisen muß als der Südwesten.

Leider ist es unmöglich, dies aufgrund einwandfreien statistischen Materials zu beweisen. Einigermaßen möglich wäre noch die Ergänzung des binnenländischen Eisenbahnversandes durch den binnenländischen Wasserversand. Für den Südwesten kommt, wie schon bemerkt, überhaupt kein Wasserversand infrage, der nicht schon in dem Eisenbahnversand nach dem Rhein hin enthalten wäre, für den Nordwesten dagegen ein sehr bedeutender. Die Hüttenhäfen des Niederrheins, das Duisburger Rheinufer und die Duisburg-Ruhrorter Häfen haben einen sehr bedeutenden Wasserversand nach Süddeutschland, der zum größten Teile in keiner Eisenbahnstatistik enthalten ist, von dem sich aber auch derjenige Teil nicht ausscheiden läßt, den die Eisenbahnstatistik schon mit enthält. So ist man hier schon auf Schätzungen angewiesen, wenn man eine Aufstellung über den Bergversand von verarbeitetem Eisen aller Art auf dem Rheine machen will.

Eine Ergänzung der Eisenbahnausfuhrstatistik durch die Schiffsausfuhrstatistik liefert ebenfalls nur unbestimmte Ergebnisse. Sie ist für den Rhein und den Dortmund-Emskanal möglich. Ueber

die Zollgrenze Emmerich gingen nach der Reichsstatistik 1905 zutal: Verarbeitetes Eisen aller Art 1084182 t, eine Menge beinahe so groß wie der ganze Eisenbahninlandsversand des Südwestens an gleichen Waren 1902. Von dieser Menge kommen wenigstens sieben Zehntel ohne Vorfracht vom Niederrhein, denn es versandten z. B. 1906 zutal die Hüttenhäfen des Niederrheins und andere Häfen an Hüttenorten oder Weiterverarbeitungsorten mit Ausschluß der Eisenbahnhäfen:

Walsum	134522 t
Schwelgern	122825 „
Alsum	21802 „
Ruhrort	326835 „
Duisburger Rheinufer	1131 „
Duisburg	19346 „
Rheinhausen	80602 „
Düsseldorf	1094 „
Mülheim-Rhein	1913 „
Köln	4791 „
	714861 t

Hierzu kommt ferner die Ausfuhr von verarbeitetem Eisen aller Art auf dem Dortmund-Emskanal. Diese betrug 1905 (1906 liegt noch nicht vor) 36936 t.

Weit schlimmer noch liegen die Verhältnisse bei der Ausfuhrstatistik. Für sie sind entsprechende Zahlenunterlagen überhaupt nicht vorhanden. Die Ausfuhrstatistik der Eisenbahn enthält zunächst den Versand Luxemburgs nach Luxemburg und die Ausfuhr Luxemburgs nach dem Auslande nicht mit, also gerade desjenigen Teiles des Südwestens, der in der Weiterverarbeitung am weitesten zurückgeblieben ist, und ist schon deshalb zum Vergleiche des ganzen Südwestens mit dem ganzen Nordwesten untauglich, denn die Entwicklung des Südwestens erscheint durch den Ausschluß seines 1902—1906 am schwächsten entwickelten Teiles, nämlich Luxemburgs, prozentual zu groß. Ferner enthält sie nur die Eisenbahnausfuhr nach Rußland, Polen, Galizien, Rumänien usw., Ungarn, Serbien usw., Böhmen, dem übrigen Oesterreich, Italien, Frankreich, Luxemburg, Belgien, Holland, England, Schweden usw. und Dänemark. Es fehlen also von europäischen Ländern z. B. Spanien, Portugal, Griechenland und die Türkei und ferner das ganze außereuropäische Gebiet, insbesondere die hochbedeutende Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, Britisch-Nordamerika, Argentinien, Brasilien, Uruguay,

Chile, Mexiko, nach Egypten, Britisch-Südafrika, Deutsch-Südwestafrika, Deutsch-Ostafrika, nach Britisch-Indien, Niederländisch-Indien, China, Kiautschou, Japan, der Asiatischen Türkei und nach Britisch-Australien.

Eine solche Statistik kann die tatsächlichen gesamten Ausfuhrverhältnisse nicht in die Erscheinung treten lassen, weil der Südwesten fast ausschließlich auf den Eisenbahnabsatz nach europäischen Ländern angewiesen ist, der Nordwesten jedoch den größten Teil der in dieser Statistik gar nicht enthaltenen Ausfuhr nach Außereuropa deckt und obendrein dazu im großen Umfange eine Wasserstraße benutzt.

Somit ist eine Berechnung des Gesamtversandes beider Bezirke nach dem In- und Auslande, zu Eisenbahn und zu Wasser, aus Mangel an statistischem Material unmöglich. Da der Nordwesten jedoch die binnenländische Eisenbahnstatistik zum Kronzeugen für seine Behauptungen aufgerufen hat, so ist es immerhin nicht ohne Interesse, das gerade diese Statistik nachweist, daß sich 1902 bis 1906 der Anteil des Nordwestens am Gesamtbinnenversande beider Bezirke an Fertigerzeugnissen der Hütten und sonstigen Eisenbetriebe vermehrt und derjenige des Südwestens sich vermindert hat, das gerade Gegenteil von dem, was sie nach dem Wunsche des Nordwestens beweisen sollte.



VI. Das steigende Interesse der Eisenindustrie anderer deutscher Bezirke am Rohstoffbezuge aus dem Südwesten.

Wie oben schlagend gezeigt wurde, ist die Roheisenerzeugung und die Herstellung von Halbzeug im Südwesten 1902—1907 ganz ungeheuer in ihrer Stellung in der Roheisenerzeugung und Halbzeugherstellung des deutschen Zollgebietes zurückgegangen. Es ist nun von außerordentlicher Bedeutung für die Wichtigkeit der Mosel- und Saarkanalisierung, daß in der Zeit dieses Rückganges die Eiseninduſtrie anderer deutscher Bezirke ein immer steigendes Interesse an dem Rohstoffbezuge aus dem Südwesten bekommen hat, und zwar infolge des Umstandes, daß der Nordwesten ihr weder Roheisen noch Halbzeug mehr liefert, weil er sein eigenes Roheisen und sein eigenes Halbzeug selbst verbraucht, ja sogar noch fremdes dazu. Gerade in der Aufschwungszeit 1905—1907, wo die Marktpreise fremder Erze gewaltig anzogen, wo Roheisen kaum zu bekommen war und wo die reinen Walzwerke und andere Verbraucher aufs stürmischste nach mehr Halbzeug verlangten, hatten die anderen deutschen Eisenbezirke ein ungeheueres Interesse daran, daß es wenigstens einen Bezirk im Deutschen Reiche gab, der, obwohl sich in den grundlegenden Fabrikationen, in der Roheisenerzeugung und der Halbzeugsherstellung, schwächer entwickelnd als der Nordwesten und das Deutsche Reich, zu einer Rohstoffquelle von steigender Bedeutung für andere deutsche Bezirke und nicht zuletzt für den Nordwesten wurde. Wäre die deutsche Eisenindustrie außerhalb des Nordwestens in dieser Zeit hinsichtlich ihrer Versorgung mit Rohstoffen und Halbfabrikaten auf den Nordwesten angewiesen gewesen, so würde sie, nachdem der Nordwesten in den letzten Jahren in immer steigendem Maße die Herstellung von Fertigerzeugnissen an sich gerissen hat, ihre Betriebe haben stillstellen müssen. Denn der Nordwesten besitzt Erze zum Versand gar nicht und hat überschüssiges Roheisen und Halbzeug über seinen Verbrauch hinaus schon seit Jahren nicht mehr zur Verfügung. Er hat die Weiterverarbeitung von Halbzeug in dem letzten Jahrzehnt so stark gesteigert, daß die Erzeugung von

Fertigfabrikaten allenthalben anderwärts zurückgehen müßte, wenn sie hinsichtlich ihrer Rohstoffe allein auf den Nordwesten angewiesen wäre. Der Nachweis dieser Verhältnisse ist aufgrund der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen sehr einfach.

Die Rohstoffe der Roheisenerzeugung sind in der Eisenbahnstatistik enthalten in den Nummern

20: Eisenerz (ausschließlich Schwefelkies) und

22c: Erze als Braunstein (Manganerz), Eisensauen, Schwefelblei, Schwefelkies und zur Verhüttung bestimmte Schlacken.

Die Rohstoffe zur Herstellung von Eisen und Stahl sind enthalten in den Nummern der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen

11a: Roheisen aller Art in Masseln (Broden), oder Prismen und

11c: Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radteile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle).

Halbzeug wird umschlossen durch Nummer

11b: Luppen von Schweißeisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets).

1. Das steigende Interesse anderer deutscher Bezirke an dem Bezuge südwestlicher Erze.

Von den vier südwestlichen Eisenbezirken, Saargebiet, Bairische Pfalz, Lothringen und Luxemburg versenden nur die beiden letzteren, Lothringen und Luxemburg, Eisenerz, und zwar Minette, nach den deutschen Verkehrsbezirken. Dieser Versand nahm 1902—1906 folgende Entwicklung. Außer nach Bezirken des Eisengebietes des Südwestens erfolgte ein Minetteversand nur nach den mitteldeutschen Verkehrsbezirken 21 und 24 (Provinz Hessen-Nassau mit Oberhessen und Provinz Westfalen, Lippe usw.) und nach den fünf nordwestlichen Verkehrsbezirken (22, 23, 25, 26 und 28), d. h. nach den Ruhrbezirken Westfalen und Rheinprovinz, nach der Rheinprovinz rechts und links des Rheins und nach den Rheinhafenstationen. Der Versand dahin entwickelte sich 1902—1906 folgendermaßen:

Minetteversand des Südwestens nach anderen deutschen Verkehrsbezirken.

	1902			1903			1904			1905			1906		
	Lothringen	Luxemburg	Südwesten	Lothringen	Luxemburg	Südwesten	Lothringen	Luxemburg	Südwesten	Lothringen	Luxemburg	Südwesten	Lothringen	Luxemburg	Südwesten
21	8 706	5 707	14 413	21 320	5 486	26 806	24 389	1 624	26 031	21 736	3 567	25 273	65 774	5 609	71 383
24	5 872	2 142	8 014	13 011	78	13 089	14 201	430	14 631	11 991	5 938	17 929	22 527	13 326	35 863
M	14 578	7 849	22 427	34 331	5 564	39 895	38 590	2 072	40 662	33 727	9 475	43 202	88 301	18 945	107 246
22	328 403	215 357	543 760	484 209	121 434	605 643	560 440	127 043	687 483	541 718	150 400	692 118	881 691	223 625	1 105 316
23	397 088	364 895	761 983	589 118	194 704	783 822	497 571	292 481	790 052	308 151	265 044	573 195	403 950	398 431	802 381
25	18 393	12 024	30 417	58 230	46 580	104 810	64 161	57 691	121 852	89 780	50 708	140 488	98 198	73 422	171 620
26	28 716	70 712	99 428	63 342	51 596	114 938	49 371	85 235	134 606	55 159	225 005	280 164	87 629	255 859	343 488
28	134 416	131	134 547	162 008	5 858	167 866	196 817	2 968	199 785	245 313	7 426	252 739	301 863	30 110	331 973
NW	907 016	663 119	1 570 135	1 356 907	420 172	1 777 079	1 368 360	565 418	1 933 778	1 240 121	698 583	1 938 704	1 773 331	981 447	2 754 778

Diese Tabelle zeigt nach zwei Richtungen hin die ungeheure Bedeutung, welche der Minettebezug anderer Gebiete aus dem Südwesten 1902—1906 erhalten hat. Es sind in dieser Zeit nämlich im Minettebezug aufgestiegen:

	Sieg, Dill und Lahn	Nordwesten	Beide Bezirke
1902	22 427	1 570 135	1 592 562
1903	39 895	1 777 079	1 816 974
1904	40 662	1 933 778	1 974 440
1905	43 202	1 938 704	1 981 906
1906	107 246	2 754 778	2 862 024

d. h. der Bezug nach Sieg und Lahn hat sich in den fünf Jahren fast verfünffacht, und der Bezug nach dem Nordwesten hat sich in den fünf Jahren fast verdoppelt. Wie bereits bekannt, weist 1907 noch weiter steigende Zahlen auf. Wenn irgend etwas in der Lage ist, das steigende Interesse zu zeigen, das andere deutsche Eisenbezirke an dem Bezuge der Rohstoffe aus dem Südwesten haben, dann ist es dies. Und ihren großen nationalwirtschaftlichen Hintergrund erhält diese Tatsache noch durch die ungeheuren Summen, welche die deutsche Eisenindustrie jährlich für fremde Erze an das Ausland bezahlt. Allein die Entwicklung dieser Zahlen seit 1902 ist schon imstande, die schwersten nationalwirtschaftlichen Bedenken gegen eine weitere einseitige staatliche Begünstigung des Erzbezuges aus dem Auslande zu erregen, wie sie der Nordwesten erstrebt. Das deutsche Zollgebiet bezog an

	fremden Erzen t	und bezahlte dafür M
1902	3 957 403	59 235 000
1903	5 225 336	80 175 000
1904	6 061 127	91 782 000
1905	6 085 196	102 414 000
1906	7 629 730	137 221 000
1907	8 476 076	162 026 000

In sechs Jahren erfolgte nicht nur eine Verdoppelung der fremden Erzmengen der Masse nach, sondern auch eine Steigerung auf das Zweizweidrittelfache dem Werte nach. 1902 bezahlte das Deutsche Reich 59 235 000 M für fremde Erze und 1907 162 026 000 M. Die Hälfte dieser letzteren Summe genügte für Preußen zur Bezahlung seines Anteils an den Gesamtkosten der Mosel- und Saarkanalisierung. Ein großer Teil dieser Summe, mindestens 20 Mil-

hundert, könnten dem deutschen Zollgebiete erhalten werden, wenn die deutsche Minette durch Schaffung eines Wasserweges auf dem nordwestlichen Markte wettbewerbsfähiger gegen das fremde, namentlich das schwedische Erz, gemacht würde.

Die dritte Duisburger Denkschrift sucht das offenkundig steigende Interesse des Nordwestens und des Sieg-, Dill- und Lahngebietes an dem Bezuge von Minette aus dem Südwesten dadurch zu verkleinern, daß sie behauptet, die riesenhaften Minettelager Deutsch-lothringens, Luxemburgs und Französisch-Lothringens seien nicht groß genug, um eine Ausnützung in dem gegenwärtigen Maßstabe auf lange auszuhalten. Demgegenüber ist bereits in Heft 8 der Südwestdeutschen Wirtschaftsfragen der Gegenbeweis angetreten worden, ohne daß der Nordwesten auch nur den Versuch einer Widerlegung seitdem gemacht hätte. Es ist also unnötig, abermals darauf einzugehen. Wenn die Eingabe der acht niederrheinisch-westfälischen Stahlwerke vom 18.—26. Februar 1908, welche am Schlusse dieses Heftes abgedruckt ist, den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht hat, die Größe dieses Erzvorkommens abermals zu untersuchen, so kann der Südwesten nur mit einer solchen amtlichen Untersuchung einverstanden sein. Sicher ist, daß die jetzt festzustellenden Mengen verhüttbarer Minette *sehr viel größer sind als die früher festgestellten*. Denn bei den letzten Untersuchungen betrachtete man die Minette nur bis zu 28% Eisengehalt herab als verhüttbar. Heute muß man bis etwa 25% herabgehen. Außerdem kommt seit der Beteiligung deutscher Werke an französischen Gruben jetzt auch die französische Minette infrage. Einige offenkundig verkehrte Behauptungen der Eingabe können aber an dieser Stelle nicht unwidersprochen bleiben. Die Eingabe sagt: „Nach Feststellung der vorhandenen Erzmengen müßten für den vorliegenden Fall alle Konzessionen, die sich in den Händen der Mosel- und Saarwerke sowie im Besitz der Luxemburger Hütten- und Hochofenwerke befinden, ausgeschieden werden, weil alle diese Werke keine Erze an den Markt bringen, sondern ihre gesamte Förderung ausschließlich selbst verarbeiten. Die Erze dieser Werke, die bekanntlich über die reichsten Vorkommen und die weitaus größten Mengen verfügen, fallen somit für den Transport auf dem Moselkanal gänzlich aus. Hierfür blieben nur die Mengen übrig, welche die Ruhrwerke besitzen, soweit sie sich vermöge einer guten kalkigen Beschaffenheit bei einem entsprechenden Eisengehalte für den Transport überhaupt eignen. Der Grubenbesitz der Ruhrwerke in

Deutsch-Lothringen und Luxemburg enthält aber, abgesehen von dem der Aktiengesellschaft „Phönix“ in Ruhrort und der „Gutehoffnungshütte“ in Oberhausen, in der Hauptsache Erze von nur mittlerer Beschaffenheit, die im allgemeinen keinen weiten Transport vertragen.

Hiervon ist nicht nur die Behauptung längst widerlegt, daß die Mosel- und Saarwerke über die reichsten Vorkommen verfügen (Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen Heft 8 S. 12—14 S. 63—67), sondern es ist auch unrichtig, daß sie keine Erze verkauften und daß die Erze der im Besitze der Saarhütten befindlichen Minettegruben nicht für die kanalisierte Mosel und Saar infrage kämen. Im Gegenteil werden dieselben einen sehr wesentlichen Teil der Frachten der beiden kanalisierten Flüsse stellen, die sich allerdings nicht von der Mosel nach dem Rheine, sondern von der Mosel nach der Saar bewegen werden.

2. Das steigende Interesse anderer deutscher Bezirke an dem Bezuge südwestlichen Roheisens.

Trotzdem die Roheisenerzeugung des Nordwestens 1902—1906 einen ungeahnten Aufschwung genommen hat und diejenige des Südwestens nicht entfernt hat mit ihr schritthalten können, ist der Nordwesten schon längst kein Roheisen versendender Bezirk mehr, sondern er bezieht seit einem Jahrzehnt weit mehr Roheisen als er verschickt. Er ist also längst für die Roheisenversorgung des deutschen Marktes außerhalb des Nordwestens ausgeschieden. Der Nordwesten wies bereits 1902 einen Ueberschuß des Roheisenempfanges mit der Eisenbahn über den Eisenbahnversand von 529419 t auf, und diese Verhältnisse haben sich seit 1902 nicht geändert, obwohl er von 1902—1906 seine eigene Roheisenerzeugung um 1861583 t oder um 440575 t stärker gesteigert hat als der Südwesten.

Im Gegensatz dazu befindet sich trotz des Zurückbleibens des Südwestens in der Roheisenerzeugung das Interesse anderer Bezirke an dem Roheisenbezuge aus dem Südwesten in beharrlichem Steigen. Der Südwesten ist heute der einzige noch in großem Stile Roheisen versendende Bezirk im Deutschen Reiche. Ohne den Südwesten könnte es außerhalb der Hüttenbezirke im Deutschen Reiche keine bedeutsame weiterverarbeitende Eisenindustrie mehr geben. Als Roheisen-

versandgebiet hat der Südwesten eine nationale Bedeutung bekommen. Ihn in seiner Roheisenentwicklung zurückhalten, wie es der Nordwesten versucht, indem er der Mosel- und Saarkanalisierung Schwierigkeiten macht, heißt den Bedürfnissen der nationalen Eisenindustrie ins Gesicht schlagen. Die nordwestliche Eisenindustrie weist in der Gegenwart die schärfsten Monopolisierungsbestrebungen auf. Das zeigt sich nicht nur in ihrer Verschmelzung mit der nordwestlichen Kohlenindustrie und dem Kohlensyndikate, das eine durchaus monopolistische Richtung besitzt, sondern auch auf dem Felde der eigentlichen Eisenindustrie. Die südwestliche Roheisenerzeugung ist ihr nicht nur an sich ein Dorn im Auge, sondern vorallem auch deswegen, weil die weiterverarbeitenden Industrien anderer Gebiete aus dem Südwesten ihr Roheisen beziehen. Sie möchte diesen diese Roheisenbezugsquelle abgraben und sie dadurch vernichten, um allein das Feld zu behaupten. Zur Unterstützung solcher Bestrebungen kann sich die Preußische Staatsregierung wohl nicht hergeben, und darum kann sie wohl unmöglich die Mosel- und Saarkanalisierung unterlassen; denn durch diese Unterlassung würde sie daran mitschuldig werden, daß die Vernichtung der außerhalb des Nordwestens und des Südwestens gelegenen weiterverarbeitenden Eisenindustrie erfolgte. Diese muß ja erfolgen, wenn der Rückgang des Südwestens in der Roheisenerzeugung des deutschen Zollgebietes anhält, weil damit jeder Roheisenbezug anderer Bezirke aus dem Südwesten infrage gestellt werden muß. Heute hängt die Roheisenversorgung des gesamten deutschen Marktes außerhalb des Nordwestens und Schlesiens vom Südwesten ab. Selbst Mitteldeutschland mit dem Sieg- und Lahngebiete bezog 1906 bereits 159638 t südwestdeutsches Roheisen und könnte ohne dasselbe seine gegenwärtige Eisenindustrie nicht mehr aufrecht erhalten. Das steigende Interesse anderer Bezirke an dem Roheisenbezuge aus dem Südwesten und seine Entwicklung 1902—1906 wird am anschaulichsten durch die folgende Tabelle zur Erscheinung gebracht:

Roheisenbezug der Verkehrsbezirke der deutschen Eisenbahnstatistik aus dem Südwesten (27, 29, 59).

Nr.	1902 Saar (S)	1902 Lothringen	1902 Luxemburg	1902 Südwest	1903 Saar (S)	1903 Lothringen	1903 Luxemburg	1903 Südwest	1904 Saar (S)	1904 Lothringen	1904 Luxemburg	1904 Südwest	1905 Saar (S)	1905 Lothringen	1905 Luxemburg	1905 Südwest	1906 Saar (S)	1906 Lothringen	1906 Luxemburg	1906 Südwest	Nr.
1a	—	—	10	10	—	—	20	20	—	—	20	20	—	50	—	50	—	215	—	215	1a
1b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1b
2a	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	2a
2b	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2b
3	—	20	—	20	—	20	50	70	20	50	10	80	—	100	—	100	—	100	10	110	3
4	—	—	10	10	—	40	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154	—	154	4
5	—	—	10	10	—	22	10	32	—	—	30	30	—	104	10	114	—	72	65	137	5
6	—	120	140	260	—	285	370	655	—	20	480	500	—	301	220	521	—	596	272	868	6
NO	—	140	170	310	—	367	450	817	20	70	540	630	—	555	230	785	—	1 147	347	1 494	NO
7	—	60	190	250	—	50	241	291	—	30	455	485	—	138	100	238	—	90	50	140	7
8	—	40	30	70	—	203	90	293	—	180	760	940	—	484	266	750	—	65	408	473	8
9	—	220	70	290	—	2 250	60	2 310	—	280	10	290	—	150	10	160	—	441	40	481	9
10	—	70	470	540	—	300	230	530	—	10	230	240	—	30	—	30	—	189	505	694	10
11	—	6 633	8 078	14 711	120	5 468	8 313	13 901	—	11 063	10 183	21 246	1	11 398	12 697	24 095	—	13 205	7 713	20 918	11
N	—	7 023	8 838	15 861	120	8 271	8 934	17 325	—	11 563	11 638	23 201	1	12 200	13 073	25 273	—	13 990	8 716	22 706	N
12	—	3 466	—	3 466	—	—	23	23	—	489	—	489	—	590	15	605	—	295	—	295	12
13	—	30	70	100	—	25	50	75	—	70	60	130	—	15	40	55	—	188	10	198	13
14	—	33	30	63	—	30	40	70	—	1 047	270	1 317	—	60	35	95	—	—	10	10	14
15	—	13 604	12 448	26 052	—	12 774	15 568	28 342	—	8 640	23 013	31 653	—	7 706	23 322	31 028	—	7 709	12 114	19 823	15
16	—	1 855	2 327	4 182	170	3 636	2 678	6 484	160	4 866	2 598	7 624	5	4 417	4 148	8 570	—	3 572	3 978	7 550	16
17	—	653	2 508	3 161	100	2 004	3 532	5 636	250	3 152	5 901	9 303	—	2 920	7 700	10 620	—	4 056	3 842	7 898	17
SO	—	19 641	17 383	37 024	270	18 469	21 891	40 630	410	18 264	31 842	50 516	5	15 708	35 260	50 973	—	15 820	19 954	35 774	SO

18	—	6 891	6 180	13 071	—	6 186	8 489	14 675	—	9 425	10 153	19578	—	3 755	17 442	21 197	—	5 035	6 877	11912	18
19	—	3 690	5 928	9 618	42	2 420	7 759	10 221	50	5 846	7 073	12969	—	4 958	9 486	14444	—	6 829	4 791	11620	19
20	—	24 682	27 406	52 088	70	17 085	25 232	42 387	—	22 898	22 839	45737	—	27 215	28 593	55808	—	23 034	24 605	47639	20
21	—	19 842	7 002	26 844	110	23 582	6 233	29 924	120	32 522	11 154	43796	10	31 912	16 627	48549	13	27 818	16 767	44598	21
24	—	23 038	3 063	26 101	55	22 393	6 660	29 108	36	20 591	7 747	28374	—	45 361	8 104	53465	—	37 798	6 071	43869	24
M	—	78 143	49 579	127 722	277	71 666	54 372	126 315	206	91 282	58 966	150454	10	113 201	80 252	193463	13	100 514	59 111	159638	M
22	2	71 597	61 991	133 590	15	82 219	68 326	150 560	25	85 814	82 035	167874	—	133 398	72 678	206076	—	120 890	45 979	166779	22
23	100	34 849	87 225	122 174	—	53 167	71 445	124 612	—	64 473	52 623	117096	1	44 836	60 364	104701	—	49 277	90 349	139626	23
25	93	27 830	15 327	43 250	20	28 609	11 561	40 190	40	33 387	12 048	45475	—	36 560	31 186	67746	—	55930	14 223	70153	25
26	80	17 943	350 088	368 111	167	18 919	387 670	406 756	318	61 122	354 950	416390	70	45 546	396 359	441975	20	93 111	364 482	457613	26
28	—	4 998	4 728	9 726	—	5 899	5 337	11 236	—	3 455	5 329	8784	—	2 930	4 208	7138	—	3 867	5 976	9843	28
NW	275	157 217	519 859	676 851	202	188 813	544 339	763 354	383	248 251	506 985	755619	71	262 770	564 795	827 636	20	322 985	521 009	844014	NW
33	123	6 543	4 242	10 908	260	8 130	2 785	11 175	289	6 759	5 491	12539	85	8 961	4 892	13668	—	9 224	4 185	13409	33
34	12	28 959	2 093	31 064	220	17 880	2 388	20 488	—	12 490	2 859	15349	20	10 840	2 446	13306	—	17 026	1 362	18388	34
35	80	6 476	1 800	8 356	310	9 841	2 248	12 399	354	10 767	2 480	13601	170	9 920	6 730	16820	—	11 580	5 394	16974	35
36	45	20 598	3 339	23 982	328	7 759	4 486	12 573	230	18 925	1 401	20556	—	2 616	1 200	3816	—	3 579	1 330	4909	36
37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 236	2 256	6492	—	6 003	4 937	10940	—	6 130	4 477	10607	37
S	260	62 576	11 474	74 310	1 118	43 610	11 907	56 635	873	53 177	14 487	68537	275	38 070	20 205	58550	—	47 539	16 748	64287	S
30	11	10 153	1 455	11 619	860	13 258	582	14 700	120	12 136	4 705	16961	—	15 153	4 077	19230	—	15 944	2 392	18336	30
32	60	7 256	1 839	9 155	—	6 832	695	7 527	—	4 645	1 503	6148	—	4 027	1 764	5791	—	5 348	1 650	6998	32
SW ohne Eisengebiet	71	17 409	3 294	20 774	860	20 090	1 277	22 227	120	16 781	6 208	23 109	—	19 180	5 841	25021	—	21 292	4 042	25334	SW ohne Eisengebiet
Deutsch. Reich ohne SW Eisengebiet	606	342 149	610 097	952 852	2 847	351 286	643 170	997 303	2 012	439 388	630 666	1072066	362	461 684	719 656	1 181 702	33	523 287	629 927	1 153 247	Deutsch. Reich ohne SW Eisengebiet

Der Löwenanteil des Zuwachses von 167163 t, über die Hälfte, 89502 t, fällt also auf die Rheinprovinz links des Rheins; dann folgt der Ruhrbezirk Westfalen mit 33189 t, dann die Rheinprovinz rechts des Rheins mit 26903 t und schließlich der Ruhrbezirk Rheinprovinz mit 17452 t. 1906 erzeugte der Nordwesten 5142783 t Roheisen. Wenn er zu diesen noch 844014 t aus dem Südwesten erhielt, so bedeutete das immerhin eine Vermehrung seiner verfügbaren Mengen um rund ein Sechstel. Ein Siebentel seiner gesamten Weiterverarbeitung von Roheisen verdankte er also dem südwestlichen Roheisen. Gewiß gehen die Bemühungen des Nordwestens heute dahin, das südwestliche Roheisen durch nordwestliches zu verdrängen. Da die nordwestlichen Hütten jedoch, wenn sie ihre Roheisenerzeugung steigern, immer auch gleich ihre Stahlerzeugung und ihre Erzeugung an Walzwerkserzeugnissen eher mehr als entsprechend vermehren, so ist es ihnen bisher nicht gelungen, auch den Bedarf der kleineren Gießereien usw. zu befriedigen, sondern diese haben jedes Jahr mehr Interesse am Roheisenbezuge aus dem Südwesten. Gerade das Interesse dieser nordwestlichen Gießereien am südwestlichen Roheisen verdunkeln die nordwestlichen Hütten mit Vorliebe, wenn sie die Mosel- und Saarkanalisierung bekämpfen. Es ist unschwer zu berechnen, wie groß gerade das Interesse der außerhalb des Südwestens gelegenen Gießereien am Roheisenbezuge aus dem Südwesten ist.

Der Südwesten erzeugte nach der Statistik des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller an Gießereiroheisen mit Einschluß von Gußwaren erster Schmelzung 1906 490571 t, von denen auf die Saar 84456 t und auf Lothringen-Luxemburg 406115 t entfielen. Nach der Produktionsstatistik des Deutschen Reiches verwandte Lothringen auf Gußwaren zweiter Schmelzung 1906 93066,6 t Schmelzmaterialien und Luxemburg 19028,5 t beide also 112092 t, darunter natürlich etwas Bruch- und Wascheisen sowie einigen Altguß. Die Saar verarbeitete dagegen zu Gußwaren zweiter Schmelzung 98726 t, darunter erhebliche Mengen Bruch- und Wascheisen und Altguß. Der Versand von Gießereiroheisen aus dem Südwesten nach auswärts belief sich also auf 406115 — 112092 t = 294023 t oder bei Berücksichtigung des verschmolzenen Altgußes auf rund 300000 t. Die übrigen versandten 544000 t waren Thomasroheisen, das im wesentlichen der außerhalb des

Südwestens gelegenen Thomasstahlerzeugung zugute kam, und ohne daß die Stahlerzeugung und Walzwerksbeschäftigung weiter deutscher Striche still liegen würde.

3. Das steigende Interesse anderer deutscher Bezirke an dem Bezuge südwestlichen Halbzeugs.

Genau in demselben Maße, in dem weite deutsche Bezirke ein immer steigendes Interesse an dem Bezuge südwestlichen Erzes und südwestlichen Roheisens erhalten haben, und in dem sie ohne denselben nicht mehr auskommen können, lebt die weiterverarbeitende Eisenindustrie des Nordwestens und anderer deutscher Bezirke von südwestlichem Halbzeug. Denn wie stark auch der Südwesten in seiner Halbzeugherstellung im deutschen Zollgebiet zurückging: er hat immer noch steigende Mengen an die weiterverarbeitenden Industrien anderer deutscher Eisenbezirke abgegeben. Dagegen ist der Nordwesten schon seit länger als 1902 kein Halbzeugversandbezirk mehr. Er nahm bereits 1902 mehr fremdes Halbzeug auf, als er nach außen hin verschickte. Während der Nordwesten mit der Eisenbahn 1902 innerhalb des Nordwestens 759 862 t Halbzeug versandte und vom Südwesten 183 181 t erhielt, also 943 043 Kaufhalbzeug verarbeitete, versandte er nach anderen Bezirken nur 91 121 t Halbzeug, empfing also bereits 1902 183 181 — 91 121 = 92 060 t Halbzeug mehr, als er versandte. Er war also bereits 1902 aus der Reihe der Bezirke, welche andere Bezirke mit Halbzeug versorgen, ausgeschieden und verarbeitete mehr Halbzeug zu Fertigerzeugnissen, als er selbst erzeugte. Von 1902 bis 1906 ging aber weiter selbst seine absolute Abgabe von Halbzeug an andere deutsche Bezirke zurück. Es versandte nämlich der Nordwesten:

	nach Nordwesten	nach anderen Bezirken	insgesamt
1902	759 862 t	91 121 t	850 983 t
1906	926 608 t	71 137 t	997 745 t

Während der Nordwesten 1902 noch 91 121 t Halbzeug an andere Bezirke verkaufte, entsandte er 1906 nur noch 71 137 t dahin. So stark hatte sich die Herstellung von Fertigerzeugnissen im Nordwesten und seine Selbstverarbeitung von Halbzeug gesteigert. Wären die reinen Walzwerke außerhalb des Nordwestens auf den Halbzeugbezug aus dem Nordwesten angewiesen gewesen, so hätten sie ruhig ihre Anlagen als altes Eisen verkaufen können, denn der Nordwesten hätte ihnen keine Beschäftigung mehr geboten.

Demgegenüber stieg in der Zeit 1902 bis 1906 das Interesse anderer deutscher Bezirke an dem Halbzeugbezuge aus dem Südwesten unaufhörlich. Es entwickelte sich im einzelnen folgendermaßen. Es bezogen Halbzeug aus dem Südwesten die Gruppen von Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen:

	1902	1906	Zunahme
Nordostdeutschland (1—6)	—	85	85
Norddeutschland (7—11)	76	104	28
Südostdeutschland (12—17)	—	55	55
Mitteldeutschland (18—21, 24)	43 782	141 072	97 290
Nordwestdeutschland (22, 23, 25, 26, 28) .	183 181	268 620	85 439
Südwestdeutschland o. d. Eisenbezirke (30 u. 32)	8 157	11 482	3 325
Süddeutschland (33—37)	77 546	44 045	— 33 501
Deutsches Reich ohne die südwestlichen Eisenbezirke	312 742	465 463	152 721

Die stärkste Steigerung im Bezuge südwestlichen Halbzeuges, der im ganzen um 152 721 t wuchs, erfuhren also Mitteldeutschland mit 97 290 t und Nordwestdeutschland mit 85 439 t. Nordwestdeutschland allein verarbeitete 1906 268 620 t südwestliches Halbzeug, also weit über die Hälfte alles vom Südwesten nach außen überhaupt versandten Halbzeugs. Eine Abschneidung dieser Bezugsquelle würde für den Nordwesten die Stilllegung einer ganzen Reihe reiner Walzwerke bedeuten, und die Hüttenwerke des Nordwestens scheinen dieselbe zu wünschen, wenn sie die Halbzeugerzeugung des Südwestens zu ersticken versuchen.

Gerade wie in den achziger und neunziger Jahren der Südwesten für die weiterverarbeitenden Betriebe des Nordwestens und Mitteldeutschlands eine neue diesen sehr erwünschte Roheisenquelle wurde, so wurde er seit den neunziger Jahren dann eine Quelle für Halbzeug. Sowenig wie die nordwestlichen Thomasstahlwerke heute das südwestliche Thomasroheisen entbehren können und die nordwestlichen Gießereien das südwestliche Gießereiroheisen, genau sowenig können Nordwestdeutschland und Mitteldeutschland heute das südwestliche Halbzeug entbehren.

Der Südwesten ist es heute, der in stärker steigendem Maße die weiterverarbeitende Eisenindustrie anderer deutscher Bezirke mit Halbzeug versorgt, und diese Eisenindustrie anderer Bezirke hat ein lebhaftes Interesse daran, daß diese ihre letzte Halbzeugquelle nicht versiege.

Es steht daher den nordwestlichen Hüttenwerken übel an, diesen anderen Bezirken den Halbzeugbezug aus dem Südwesten verkümmern zu wollen, indem sie letzterem die Erzeugungsbedingungen durch Vorenthaltung der Mosel- und Saarkanalisierung erschweren. Noch 1890 hätten die anderen deutschen Eisenbezirke ohne südwestliches Roheisen und Halbzeug auskommen können, heute können sie es nicht mehr. Eine weitsichtige Wirtschaftspolitik und Verkehrspolitik müßte dem Südwesten, wenn andere dringende Gründe nicht vorlägen, schon um deswillen die Mosel- und Saarkanalisierung geben, damit anderen deutschen Eisenbezirken der Bezug von Erzen, Roheisen und Halbzeug erleichtert würde.



VII. Ergebnisse.

In wenige Sätze zusammengefaßt, lauten die Ergebnisse des vorstehenden Buches folgendermaßen:

I. Während die südwestlichen Eisenwerke 1897—1902 in der Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes bedeutend aufgestiegen waren, sind sie 1902—1907 mit reißender Schnelle zurückgegangen.

II. In den Jahren 1902—1907 ist im deutschen Zollgebiete gesunken der Südwesten in der Erzeugung von

Roheisen	um 1,85 %	der	deutschen	Erzeugung,
Thomaseisen	„ 2,63 %	„	„	„
Roheisen zur Flußstahlherstellung	„ 1,61 %	„	„	„
Gießereiroheisen und Gußwaren erster Schmelzung	„ 4,5 %	„	„	„

Dagegen ist der Nordwesten in der gleichen Zeit gestiegen in der Erzeugung von

Roheisen	um 3,06 %	der	deutschen	Erzeugung,
Thomasroheisen	„ 1,78 %	„	„	„
Roheisen zur Flußstahlherstellung	„ 1,60 %	„	„	„
Gießereiroheisen und Gußwaren erster Schmelzung	„ 2,8 %	„	„	„

Diese beiden Entwicklungen ergeben also eine Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses beider Bezirke zugunsten des Nordwestens und zuungunsten des Südwestens in der Erzeugung von

Roheisen	um 4,91 %	der	deutschen	Erzeugung,
Thomasroheisen	„ 4,41 %	„	„	„
Roheisen zur Flußstahlherstellung	„ 3,21 %	„	„	„
Gießereiroheisen und Gußwaren erster Schmelzung	„ 7,3 %	„	„	„

III. In den Jahren 1902—1906 ist im deutschen Zollgebiete gesunken der Südwesten mit dem Elsaß in der Erzeugung von
Gußwaren zweiter Schmelzung .... 2,03 %
Halbzeug .... 6,09 %
Stahlerzeugnissen überhaupt .... 0,58 %
Hüttenerzeugnissen überhaupt .... 1,02 %
in der Zeit von 1905—1906 in der Erzeugung von
Stahlfertigerzeugnissen .... um 0,25 %

In den Jahren 1902—1906 ist im deutschen Zollgebiete gestiegen der Nordwesten mit Lahn und Sieg in der Erzeugung von
Gußwaren zweiter Schmelzung .... um 1,59 %
Halbzeug .... um 7,26 %
Stahlerzeugnissen überhaupt .... um 0,34 %
Hüttenerzeugnissen überhaupt .... um 0,25 %
in der Zeit von 1905—1906 in der Erzeugung von
Stahlfertigerzeugnissen .... um 0,58 %

In der Zeit von 1902—1906 haben sich mithin die Wettbewerbsverhältnisse beider Gebiete verschoben zuungunsten des Südwestens in der Erzeugung von
Gußwaren zweiter Schmelzung .... um 4,02 %
Halbzeug .... um 13,35 %
Stahlerzeugnissen überhaupt .... um 1,27 %
und in der Zeit von 1905—1906 in der Erzeugung von
Stahlfertigerzeugnissen .... um 0,83 %

IV. Die Stahlwerksverbandszahlen haben keine Bedeutung, denn sie lassen, da sie einen sehr wesentlichen Teil der Stahlerzeugung ausschließen, die tatsächliche Entwicklung nur in sehr abgeschwächter Gestalt in die Erscheinung treten. Sie sind folgende:

Der Rückgang des Südwestens beträgt bei
Rohstahl .... 2,31 %
Halbzeug .... 1,00 %
Stahlerzeugnissen .... 1,72 %

Der Rückgang des Nordwestens beträgt dagegen nur bei
Rohstahl .... 0,10 %
Halbzeug .... 0,75 %
Stahlerzeugnissen .... 0,90 %

Mithin beträgt die Verschiebung des Wettbewerbsverhältnisses beider zuungunsten des Südwestens bei
Rohstahl .... 2,21 %
Halbzeug .... 0,25 %
Stahlerzeugnissen .... 0,82 %

V. Die übrigen Fertigerzeugnisse der Eisenindustrie, welche nicht Hüttenerzeugnisse sind, entwickelten sich 1902—1906 im Nordwesten sehr viel schneller als im Südwesten. Denn die Summe des Versandes der Fertigerzeugnisse der Hütten und der übrigen Eisenindustrie entwickelte sich nach der Eisenbahnstatistik im Nordwesten um 0,06 % stärker als im Südwesten, obwohl diese Statistik im Südwesten den ganzen Binnenversand einschließt, nicht aber im Nordwesten.

VI. Trotz dieser Verschiebung in den Wettbewerbsverhältnissen beider Bezirke seit 1902 hat der Nordwesten schon längst aufgehört, für andere deutsche Eisenbezirke eine Bezugsquelle von Erzen, Roheisen und Halbzeug abzugeben, er verarbeitet vielmehr an diesen Stoffen nicht nur alles, was er hat, sondern noch steigende Massen südwestlicher Rohstoffe dazu.

Dagegen ist das Interesse anderer deutscher Bezirke an dem Bezug von Erzen, Roheisen und Halbzeug aus dem Südwesten dauernd gestiegen, und dieselben werden ihre weiter verarbeitende Industrie stillstellen müssen, sobald der Südwesten vom Nordwesten soweit ins Hintertreffen gedrängt worden ist, daß er ihnen kein Roheisen und Halbzeug mehr liefern kann. Dies zu erreichen, ist offenbar der letzte Zweck des Widerstandes des Nordwestens gegen die Mosel- und Saarkanalisierung.



Anhang.

I. Unterlagen zur Beurteilung der Moselkanalisierung
(Dritte Duisburger Denkschrift).

II. Antrag der Stahlwerke im Ruhrgebiet, betreffend zwei Feststellungen in Sachen des Moselkanals.



I.

Unterlagen zur Beurteilung der Moselkanalisierung.

(Dritte Duisburger Denkschrift gegen die Mosel- und Saarkanalisierung vom 3. und 4. Januar 1908.)

Inhalt.

I.

Betrifft: Allgemeine Gesichtspunkte für die Beurteilung der Moselkanalisierung.

Durch die Kanalisierung von Mosel und Saar werden die wirtschaftlichen Grundlagen, auf denen sich das Dasein der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie einerseits und der südwestdeutschen Eisenindustrie anderseits aufbaut, verschoben und zwar zugunsten der südwestdeutschen Eisenindustrie.

Die südwestdeutsche Eisenindustrie hat, nach den neuesten Feststellungen, in Lothringen z. Zt. durchschnittlich 10—12 M geringere Selbstkosten für die Tonne Roheisen als die rheinisch-westfälische Eisenindustrie. Dieser Vorsprung in den Erzeugungskosten hat es der südwestdeutschen Eisenindustrie ermöglicht, trotz größerer Entfernungen von den wichtigsten Verbrauchsplätzen die Erzeugung in Roheisen bezw. Rohstahl unbehindert durch den Wettbewerb der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie zu erweitern und die Verarbeitung des Rohstahls zu Fertigerzeugnissen in der erfolgreichsten Weise in die Hand zu nehmen. Einen sicheren Anhalt für beides bieten:

A. Die Ziffern über die Entwicklung der Thomasroheisenerzeugung in Lothringen, Luxemburg und an der Saar, sowie der rheinisch-westfälischen Werke:

	Rheinisch-westfälische Werke:	Saarbezirk, Lothringen, Luxemburg:
	t	t
1897	1420259	1687518
1898	1694500	1794901
1899	rd. 1858101	rd. 1986399
1900	„ 1896798	„ 2374617
1901	„ 1709932	„ 2226470
1902	„ 2034284	„ 2636266
1903	„ 2446633	3253880
1904	2513020	3277608
1905	2867506	3615349
1906	3305928	4076450
Steigerung von 1897–1906	132.77 %	141.56 %

Die Statistik gestattet es nicht, für den Zeitraum seit 1897 die Thomasroheisenerzeugung der Saarwerke gesondert aufzuführen. Falls man das könnte, würde sich zeigen, daß die an der Mosel gelegenen Werke ihre Roheisenerzeugung um mehr als 141.56 % gesteigert haben. Und auf diese Werke kommt es in erster Linie bei der Beurteilung der Folgen der Moselkanalisierung an. Weniger Rücksicht ist auf die Saarwerke zu nehmen, welche in mancher Hinsicht der Moselkanalisierung gegenüber sich in ähnlicher Lage befinden wie die rheinisch-westfälischen Werke.

B. Die Entwicklung der Beteiligungsziffern im Stahlwerksverbande.

Hier ist man in der Lage, den südwestdeutschen Werken genau diejenigen rheinisch-westfälischen Werke gegenüberzustellen, welche entweder am Rhein oder am Dortmund-Ems-Kanal liegen oder später am Rhein-Herne-Kanal liegen werden, nämlich Krupp, Deutscher Kaiser, Gutehoffnungshütte, Phönix, Rheinische Stahlwerke, Dortmunder Union, Hörde, Hösch, Bochumer Verein und Westfälische Stahlwerke. Es scheiden hier aus der rheinisch-westfälischen Gruppe somit aus: Gelsenkirchen-Aachen und Haspe. Es trifft sich, daß das Vorkommen von Hüttenzechen sich auf die erstere Gruppe, nämlich die heute am Rhein oder später am Kanal liegenden Werke beschränkt. Diese Gruppe umfaßt daher die Werke, welche nach der Meinung der südwestdeutschen Eisenindustrie so sehr durch eigenes Geschick und

staatliche Förderung begünstigt, ohne Moselkanal, eine Gefahr für die südwestdeutsche Industrie darstellen.

Es hatten Beteiligungsziffern im Stahlwerksverband:

am	29. Februar 1904		1. Mai 1907	
an Produkten	A	B	A	B
	t	t	t	t
die genannten rheinisch-westfälischen Werke	1 984 901	1 868 905	2 593 178	2 949 961
die südwestdeutschen Werke	1 787 760	786 879	2 335 466	1 435 173

Die Steigerung beträgt daher in Produkten	A	%	B	%
bei den genannten rheinisch-westfälischen Werken	608 277 t	30,6	1 081 055 t	57,8
südwestdeutschen Werken	547 706 t	30,6	648 294 t	82,4

Da unter Produkte B weiter verarbeitete Fabrikate zu verstehen sind, so ergibt sich klar, daß gerade in dieser Beziehung die südwestdeutschen Werke prozentual ihre Erzeugnisse erheblich mehr steigern konnten als die bestgelegenen rheinisch-westfälischen Werke mit eigenen Zechen.

Der allgemeinen Entwicklung der Beteiligungsziffern in Produkten B entspricht die Entwicklung in der Herstellung eines Fertigfabrikates, des Walzdrahts.

Die Erzeugungsbeteiligungen in den Walzdrahtverbänden betrugen:

	Verband vom 1. 1. 1902			Verband vom 1. 1. 1906			Verband vom 1. 1. 1908		
		t	%		t	%		t	%
Rheinisch-westfälische Gruppe .		497 070	83,6		643 683	77,5		777 483	73,9
Schlesische Gruppe		51 230	8,6		61 888	7,5		72 760	6,9
Süddeutsche Gruppe . . .	Krämer, St. Ingbert Gebr. Stumm Neunkirchen de Wendel Hayingen	46 370	7,8	**Zugang:** Differdingen Burbach Röchling	124 845	15,0	**Zugang:** Rombach	202 452	19,2
Summe		594 670	100		830 416	100		1 052 695	100

Der Vorsprung in den Erzeugungskosten hat die weitere Folge gehabt, daß es den südwestdeutschen Werken immermehr gelingt, in die natürlichen und nähergelegenen Absatzgebiete der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie einzudringen. Wenn es unter diesen Verhältnissen der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie möglich war, ihre Stellung als Mittelpunkt der deutschen Eisen- und Stahlerzeugung im großen und ganzen zu behaupten, so liegt das im wesentlichen an zwei Umständen:

1. Die Entwicklung der modernen rheinisch-westfälischen Eisenindustrie beginnt schon Ende der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts mit dem Ausbau von Werken wie Krupp und Gutehoffnungshütte sowie mit der Gründung von Werken wie Hörde, Dortmunder Union und Phönix. Die Entwicklung der modernen Eisenindustrie an der Mosel im Gegensatz zur Saar, welche ebenfalls über eine sehr alte Eisenindustrie verfügt, setzte dagegen erst 30 Jahre später nach der Einführung des Thomasprozesses ein. Die rheinisch-westfälische Eisenindustrie ist die ältere und ausgebautere. Bezüglich des Absatzes genoß sie daher die Vorteile der älteren Industrie, in deren Nähe eine große Anzahl von Verfeinerungsbetrieben sich angesiedelt hatte, und auf deren Erzeugnisse weiterhin der Verbrauch Norddeutschlands vielfach eingerichtet war.

2. Wichtiger als dieser durch die moderne gleichartige Entwicklung beider Bezirke täglich mehr schwindende Vorteil ist die Tatsache, daß dem Vorsprunge der südwestdeutschen Eisenindustrie in den Selbstkosten ein Frachtenvorsprung der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie nach den Rheinseehäfen und nach den wichtigsten mittel-, nord- und ostdeutschen Verbrauchsplätzen gegenübersteht.

Seitens der südwestlichen Werke wird dieses Verhältnis, insbesondere aber jeder Unterschied in den Selbstkosten, bestritten. Zum Beweise dieser Behauptung wird folgender Gedankengang verwendet: (Tille „Zweite Denkschrift der Handelskammer Saarbrücken usw. Kap. IV S. 56 und Finanzierung usw. S. 8“). „Wenn in den Roheisenselbstkosten, wie von der rheinisch-westfälischen Industrie behauptet, ein Unterschied von M 12 bestände, so sei es unverständlich, daß in Rheinland und Westfalen überhaupt noch eine Tonne Roheisen erblasen werde. Bekanntlich betrüge die gemischte Fracht aus dem Mittelpunkte des Lothringer Gebietes nach dem Herzen des Ruhrgebietes nur 6,70 M, denn weder das lothringische noch das luxemburgische Roheisen gehe auf dem direkten Bahnwege, sondern werde in Oberlahnstein umgeschlagen. Demnach betrügen die Selbstkosten des lothringisch luxemburgischen Roheisens heute loko Herne 12 M. — 6,70 — 5,30 M weniger als die des in Rheinland-Westfalen erblasenen Roheisens. Es sei dann nur verwunderlich, daß an der Ruhr noch ein einziges Kilo Roheisen erzeugt werden könne. Die Ungereimtheit der Duisburger Angaben bezüglich des Selbstkostenunterschiedes liege somit offen auf der Hand.“

Die Behauptung, daß das Roheisen aus Lothringen und Luxemburg heute in gemischter Fracht über Oberlahnstein gehe und für 6,70 M befördert werde, ist irrtümlich.

Auch nach Tille wurden 1906 aus Lothringen und Luxemburg 520000 t Roheisen (einschließlich Schrott) nach dem Niederrhein und Westfalen geschickt, davon gingen im Jahre 1906 nur 5318 t = 1 % des Bahnversands über Oberlahnstein zu Tal. Wieviel von den 5318 t auf den Niederrhein und Westfalen entfielen, ist aus der Statistik der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nicht ersichtlich, im übrigen, angesichts der niedrigen Zahl, unerheblich. Denn es ist bei dem Verhältnis zwischen reinem Bahn- und gemischtem Versand klar, daß es bei der Verladung über Oberlahnstein sich um Zufallsmengen handelt, welche bei besonders niedrigem Frachtenstande auf dem Rhein nur von einem unmittelbar am Rhein gelegenen Werke bezogen werden konnten. Praktische Bedeutung hat daher die gemischte Fracht über Oberlahnstein nach Herne, welche bei 5,40 M Anschlußfracht nach Oberlahnstein und 1,60 M Anschlußfracht Ruhrort-Herne sich übrigens nicht nennenswert günstiger stellt als die direkte Eisenbahnfracht, nicht.

Die direkte Eisenbahnfracht Algringen-Herne beträgt für Roheisen 9,— M.

Nun könnte man dem Gedankengange der Tilleschen Denkschriften folgend, behaupten, auch bei 9,— M Roheisenfracht bleibt bei dem vermeintlichen Selbstkostenunterschied dem lothringisch-luxemburgischen Roheisen noch immer loko Herne ein Vorsprung vor dem rheinisch-westfälischen Roheisen.

Demgegenüber muß darauf hingewiesen werden, daß die Vorteile der Verwendung der Hochofengase und die Verarbeitung des Roheisens in einer Hitze, mit anderen Worten, die Vorteile des gemischten Betriebes, groß genug sind, um die Verarbeitung des Erzes am Niederrhein und in Westfalen solange wirtschaftlich erscheinen zu lassen, als dem am Niederrhein und in Westfalen erblasenen Roheisen später als Fertigfabrikat die günstigere Frachtenlage der hiesigen Industrie zugute kommt.

Die günstigere Frachtenlage der Eisenindsturie am Niederrhein und in Westfalen bildet somit allein den Rückhalt der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie gegenüber den mit niedrigeren Selbstkosten arbeitenden südwestlichen Werken.

Die Moselkanalisierung mit ihren Verbilligungen der Frachten für Kokskohlen nach Lothringen, für Fertigfabrikate nach Rotterdam und besonders nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland wird der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie diesen Rückhalt nehmen.

Die Denkschrift betr. die Finanzierung der Mosel und Saar verfolgt den Zweck, zu zeigen, daß solche Ansichten nicht berechtigt sind, daß vielmehr das Interesse der südwestlichen und der niederrheinisch westfälischen Eisenindustrie an der Moselkanalisierung ungefähr gleich sei, daß also wirtschaftliche Verschiebungen nicht zu befürchten seien. Dieser Zweck wird dadurch erreicht, daß

1. die Frachtenersparnisse der niederrheinisch-westfälischen Industrie beim Erzbezug über die Mosel viel zu hoch und dagegen
2. die Frachtenersparnisse der südwestlichen Werke beim Bezug von Kokskohle viele zu niedrig berechnet,
3. die Ersparnisse beim Roheisenversand über die Mosel den niederrheinisch-westfälischen Werken zugeschrieben und besonders
4. diejenigen Ersparnisse garnicht berücksichtigt werden, welche den südwestlichen Werken beim Wasserversand von Halbzeug und Fertigerzeugnissen nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland zufallen.

Die Nachprüfung der Ergebnisse dieser Denkschrift zeigt daher, daß einerseits von einem eigentlichen Interesse der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie an der Kanalisierung der Mosel keine Rede sein kann, anderseits die Befürchtungen bezüglich der Vorteile der südwestlichen Werke beim Bezug von Ruhrkohle und beim Versand von Fertigerzeugnissen über die kanalisierte Mosel vollständig begründet sind.

Darnach kann es keinem Zweifel mehr unterliegen, daß die Kanalisierung von Mosel und Saar die wirtschaftliche Stellung der niederrheinisch-westfälischen Industrie im Wettbewerbe mit den südwestlichen Werken außerordentlich schwächt. Jede dahinzielende Maßnahme der Staatsverwaltung muß aber in Rücksicht auf die Bedeutung der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie für den hiesigen Industriebezirk und die Finanzen Preußens unterbleiben.

Die Folgen einer Schwächung der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie sind unberechenbar.

Es werden dadurch in Mitleidenschaft gezogen

1. die niederrheinisch westfälischen Kommunen.

Anhaltspunkte für die Abhängigkeit derselben von der Eisenindustrie bieten die Lohnstatistiken der Rheinisch westfälischen Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft und der Rheinisch westfälischen Baugewerks-Berufsgenossenschaft:

In den nachbenannten Sektionen der Rheinisch-westfälischen Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft betrug 1906

	Die Zahl der versicherten Personen	Die Summe der gezahlten Löhne: M
Essen	33 170	53 659 528
Oberhausen	41 372	63 851 495
Dortmund	24 252	35 261 632
Bochum	18 842	26 948 709
Aachen	6 085	8 352 367
Summa:	123 721	188 073 731

8*

In den nachbenannten Sektionen der rheinisch-westfälischen Baugewerks-Berufsgenossenschaft betrug 1906

	Die Zahl der Arbeiter und Selbstversicherten:	Die Lohnsumme: M
Dortmund	56939	52661377
Elberfeld (Reg.-Bezirk Düsseldorf rechts des Rheins außer Stadt und Landkreis Düsseldorf)	48625	45852078
Aachen	12120	8486878
Summa:	117684	107000333

2. Die Rentabilität der preußischen Staatsbahnen, welche sehr wesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirkes und von dem heute bestehenden lebhaften Güteraustausch zwischen Südwestdeutschland und Rheinland-Westfalen abhängt.

3. Der niederrheinisch-westfälische Kohlenbergbau.

Die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie ist der größte Verbraucher an Kohle und Koks.

Es fragt sich schließlich, ob den Nachteilen, welche eine Schädigung der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie im Gefolge hat, bei einer Verlegung des Schwerpunktes der deutschen Eisenindustrie nach Lothringen solche Vorteile gegenüber stehen, daß trotzdem die Kanalisierung von Mosel und Saar unternommen werden kann.

Diese Frage ist zu verneinen.

1. In Deutsch-Lothringen stehen nach den günstigsten Schätzungen 1630 Mill. t kalkige und 1600 Millionen Tonnen kieselige Minette, nach anderer Schätzung* aber nur insgesamt 1825 Millionen Tonnen an. Diese bilden eine große nationale Erzreserve, deren Abbau nicht unnötig durch Verlegung des Schwerpunktes der deutschen Eisenindustrie nach Lothringen beschleunigt werden darf. Der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie steht für die Versorgung ihrer Hochöfen der europäische Erzmarkt zur Verfügung.

Die Produktion der westdeutschen Hochofenwerke betrug 1906:

	Thomasroheisen
Rheinland-Westfalen	3305928 t
Saarbezirk, Lothringen, Luxemburg	4076450 t
	Gießereiroheisen und Gußwaren 1. Schmelzung:
Rheinland-Westfalen	1029267 t
Saarbezirk, Lothringen, Luxemburg	490571 t
	Puddel-Roheisen
Rheinland-Westfalen	51867 t
Lothringen, Luxemburg	221831 t
zusammen	9175914 t

2. Die Eisenindustrie in Lothringen wird stets eine Grenzindustrie bleiben.

3. Die Arbeiterfrage wird in einem Lande gemischter Nationalität wie Lothringen beim Zuströmen der italienischen Arbeiterschaft ganz andere Schwierigkeiten machen wie in Rheinland und Westfalen. Dabei ist noch zu bemerken, daß die Italiener das verdiente Geld nach Hause schicken und nicht in Deutschland verbrauchen.

4. Die Kapitalien, welche in der südwestlichen Eisenindustrie arbeiten, befinden sich zum großen Teil in ausländischen Händen. Sambre et Moselle, Aumetz Friede, Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G. und Luxemburgische Bergwerks- und Saarbrückener Eisenhütten-A.-G. notieren heute an der Brüsseler Börse. Den ausländischen Besitzern der

*) Dr. Kohlmann „Die Minetteablagerung des lothringischen Jura" in Stahl und Eisen 1902 S. 493 ff.

Aktien von lothringischen Werken würde die Stärkung der dortigen Eisenindustrie in erster Linie zugute kommen.

5. Eine wesentliche Stärkung der deutschen Eisenindustrie auf dem Weltmarkte ist bei einer Verlegung ihres Schwerpunktes nach Lothringen nicht zu erwarten, da die Verbilligung der Transporte für Fertigfabrikate nach Kanalisierung der Mosel in erster Linie nicht bei den Transporten ins Ausland über Rotterdam, sondern bei den Transporten nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland in die Erscheinung tritt.

6. Die Eisenindustrie in franz. Lothringen wird die Vorteile der Moselkanalisierung ebenfalls für sich, zum Schaden der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie, nutzbar machen.

II.

Betrifft: Vorteile, welche der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie durch staatliche Maßnahmen auf verkehrspolitischem Gebiete zugewendet sind.

A.

Welche Vorteile werden durch den Rhein-Hannover-Kanal der niederrheinisch-westfälischen Industrie zugewendet?

Wir bemerken vorweg, daß die nachfolgenden Ausführungen ausschließlich den Zweck haben, die Frachtenersparnisse, welche der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie durch den Rhein-Hannover-Kanal verschafft werden, festzustellen, die sonstige Bedeutung des Mittelland-Kanals für den niederrheinisch-westfälischen Bezirk aber nicht berühren.

Der Rhein-Hannover-Kanal kommt für die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie im wesentlichen inbetracht:

A als Zufuhrweg für Erz,

B als Abfuhrweg für Fertigfabrikate.

Er scheidet dagegen ganz aus für den Bezug von Kohlen und Koks wegen der kurzen Entfernungen zwischen den niederrheinisch-westfälischen Hütten und Zechen.

I. Zufuhr der Erze.

Die niederrheinisch-westfälischen Hochofenwerke beziehen ihre Eisenerze, abgesehen von Lothringen-Luxemburg und Nassau, über die Rheinseehäfen und in ganz geringem Umfange aus Norddeutschland.

Im Jahre 1906 wurden in den niederrheinischen Häfen und Ladestellen 6 072 000 t Eisenerz angefahren. Davon entfielen auf die am Rhein gelegenen Werke 4 231 554 t*

Die im Hinterlande gelegenen Werke sind in zwei Gruppen zu teilen:

1. solche, welche wegen ihrer Entfernung vom Kanal auch später über die Duisburg-Ruhrorter Häfen beziehen werden;
2. solche, welche unmittelbar am Kanal liegen.

Zu der ersten Gruppe gehören: Friedrich-Wilhelms-Hütte in Mülheim a. d. Ruhr, Phönix-Kupferdreh und Haspe. Dieselben bezogen 1906 über die Ruhrhäfen rund 235 000 t.

Es bleiben übrig für die im Bereich des Rhein-Hannover-Kanals in Verbindung mit dem Dortmund-Ems-Kanal liegenden Werke rund 1 500 000 t = 25 % des Empfangs der niederrheinisch-westfälischen Hochofenwerke über den Rhein.

---

* Nämlich auf die Werke mit eigenen Häfen und Ladestellen 3 660 528 t und auf die Rheinischen Stahlwerke, welche über den Ruhrorter Hafen beziehen, 571 026 t.

Diese Werke haben heute, außer der Rheinfracht Rotterdam-Ruhrort, noch die Eisenbahnanschlußfracht Ruhrort-Herne mit 1,30 M pro t zu tragen. An Stelle dieser Anschlußfracht kann in Zukunft der Wassertransport von Ruhrort nach Herne treten.

Es erhöhen sich dann die heutigen Transportkosten Rotterdam-Ruhrort einschließlich Ausladen in Ruhrort

a) um die besonderen Kosten, welche die Beförderung eines in Ruhrort ankommenden Schiffes nach Herne erfordert.

Für das bei den Minettetransporten zur Verwendung gelangende 600 t Schiff sind diese besonderen Kosten auf 0,40 M berechnet. Setzt man dagegen voraus, daß der Rhein-Herne-Kanal für den Verkehr von 1000-t-Schiffen eingerichtet wird, so werden sich die besonderen Kosten bei einem 1000-t-Schiff auf 0,30—0,35 M ermäßigen.

b) um die Kanalabgaben.

Dieselben betragen nach Sympher 1 Pf pro tkm, also für 40 km 0,40 M.

c) um die Anschlußfracht vom Kanal bis zur Hütte.

Dieselbe ist ebenso wie bei den Minettetransporten unter der Annahme, daß die Werke sich für ihren Erzbezug besondere Anlagen schaffen, mit 0,60 M einzusetzen.

Bei dem Wassertransport Rotterdam-Herne (bis Hütte) entfallen also auf die Strecke Ruhrort-Herne (bis Hütte) 1,30—1,35 M pro t gegenüber der heutigen Eisenbahnanschlußfracht ab Ruhrort von 1,30 M.

Den am Rhein-Hannover-Kanal liegenden Werken wird daher der Bezug ausländischer Erze mit Hilfe des Kanals jedenfalls nicht verbilligt.

Der Erzbezug aus Norddeutschland beschränkt sich auf diejenigen Erze, welche die Dortmunder Union über den Kanalhafen Porta nach ihren Hochöfen in Dortmund beziehen kann. Im Jahre 1906 betrug der Verbrauch solcher Erze rund 165 000 t. Die Kosten des direkten Eisenbahnversands von Porta nach Dortmund belaufen sich auf 2,40 M für die t, während sich später die Kosten des Wassertransports bei einem Frachtsatz Porta-Dortmund (220 km) von 1,34 M und 0,65 M Kanalabgaben mindestens ebenso hoch stellen wie die heutige Eisenbahnfracht.

II. Abfuhr der Fertigerzeugnisse.

a) Nach dem Westen.

Die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie benutzt für Sendungen nach den Rheinseehäfen und nach Süddeutschland den Rhein.

Alle unmittelbar am Rhein liegende Werke werden hier ebenso wie beim Erzbezug durch den Bau des Rhein-Hannover-Kanals nicht berührt. Dasselbe gilt von denjenigen Werken, welche nicht in der Nähe des Kanals liegen. Bei den hohen Kanalabgaben auf der Kanalstrecke Rhein-Herne, sowie den Vorteilen, welche die Benutzung des größeren Rheinschiffs in Ruhrort und die Verladung in einem großen Verkehrshafen, besonders bei kleineren Partien bietet, werden die an der Ruhr und südlich derselben liegenden Betriebe auch in Zukunft auf die Ruhrhäfen angewiesen sein. Es bleiben die in unmittelbarer Nähe des Kanals liegenden Betriebe, wobei natürlich nicht nur an die großen gemischten Werke, sondern auch an die weiter verarbeitenden Betriebe zu denken ist.

Bei Transporten nach den Ruhrhäfen beträgt heute für Eisen des Spezialtarifs II die Eisenbahnanschlußfracht ab Herne 1,90 M. Anstelle dieser Anschlußfracht kann in Zukunft der Wassertransport von Herne nach Ruhrort treten. Es erhöhen sich dann die heutigen Transportkosten Ruhrort-Rotterdam (einschließlich Einladen)

a) um die Anschlußfracht bis zum Kanal. Dieselbe ist beim Erzbezug mit 0,60 M berechnet. Beim Versand der Fertigfabrikate sind jedoch durchschnittlich 0,90 M einzusetzen, da nur ein Teil der Versender von Fertigfabrikaten sich eigne Anschlüsse zum Kanal schaffen kann, die übrigen Versender aber die Eisenbahn bis zum Kanal benutzen müssen.

b) um die besonderen Kosten, welche die Beförderung eines schon beladenen Schiffes von Herne nach Ruhrort erfordert. Dieselben betragen wie beim Erz 0,30—0,35 M pro t.

c) um die Kanalabgaben, welche nach Sympher 1,5 Pfg pro tkm, also für 40 km 0,60 M betragen.

Bei dem Wassertransport Herne-Rotterdam entfallen also auf die Strecke Herne bis Ruhrort 1,80—1,85 M gegenüber der heutigen Eisenbahnanschlußfracht von Herne nach Ruhrort von 1,90 M.

Wie beim Erz ist auch der Versand von Fertigfabrikaten über den Kanal nach den Rheinseehäfen für die niederrheinisch-westfälische Industrie in ihrer Gesamtheit nicht mit Vorteilen verbunden.

b) Nach dem Osten.

An der Verbilligung der Abfuhr von Fertigerzeugnissen nach dem Osten nehmen die niederrheinisch-westfälischen Betriebe ohne Rücksicht auf ihre Lage zum Rhein teil.

Beispiel Ruhrort-Hannover.

a) Anschlußfracht	0,90 M
b) Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,40 M
c) Versicherungsgebühr für die Ladung	0,05 M
d) Frachtkosten	2,00 M *
e) Kanalabgaben	2,35 M
f) Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen	0,40 M
	6,10 M.

Der Eisenbahnfrachtsatz Ruhrort-Hannover stellt sich für Eisen des Spezialtarifs II auf 10,40 M. Die Ersparnis beträgt demnach 4,30 M.

Nach Eröffnung des Rhein-Hannover-Kanals werden die südwestlichen Werke von Oberlahnstein (bezw. Ludwigshafen) den rund 500 km langen Wasserweg bis Hannover benutzen. Die gemischte Fracht Algringen-Hannover stellt sich dann folgendermaßen:

a) Eisenbahnanschlußfracht Algringen-Oberlahnstein		8,20 M
b) Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff		0,40 M
c) Versicherungsgebühr für die Ladung		0,05 M
d) Frachtkosten		
a) Rheinstrecke Koblenz-Ruhrort	0,70 M	
b) Kanalstrecke Ruhrort-Hannover	1,50 M	2,20 M
e) Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen		0,40 M
f) Kanalabgaben für den Rhein-Hannover-Kanal		2,35 M
		13,60 M.

Die Eisenbahnfracht Algringen-Hannover beträgt für Eisen des Spezialtarifs II 20,90 M. Beim gemischten Transport über Oberlahnstein ergibt sich somit eine Ersparnis von 7,30 M. Die Frachtenersparnisse, welche den südwestlichen Werken nach Eröffnung des Rhein-Hannover-Kanals beim Versand nach dem Osten zufallen, sind daher erheblich größer als die Vorteile, welche die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie erhält, und werden noch in stärkerem Maße wachsen, wenn die Mosel kanalisiert wird.

B.

Welche Vorteile hat der Dortmund-Ems-Kanal der niederrheinisch-westfälischen Hüttenindustrie gebracht?

Zu dem Einflußgebiet des Dortmund-Ems-Kanals gehören bisher lediglich die drei bei Dortmund belegenen Werke Union, Hösch und „Phönix", Abteilung Hörder Verein. Alle anderen Werke verfrachten günstiger über den Rhein und ziehen daher keinerlei Vorteile aus dem Dortmund-Ems-Kanal.

* Die Fracht ist in derselben Weise berechnet wie bei der Moselstrecke Diedenhofen-Koblenz aufgrund der Denkschrift des Geheimen Oberbaurats Sympher „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals".

Von den Dortmunder Werken haben 1906 Union, Hösch und Phönix Hörde zusammen rund 400000 t Erze mit einem Frachtvorteil von zusammen 90000 M jährlich bezogen. Durch die Ausdehnung des Eisenerzausnahmetarifs auf den Wasserumschlagsplatz Ruhrort ab 1. Dezember 1906 stellt sich die Fracht für Hörde über Emden teuer als über Rotterdam-Ruhrort, und jeder Frachtvorteil ist verloren gegangen.

Durch Inbetriebnahme der Hafenbahn von Dortmund nach Hösch und Hörde tritt indessen wieder ein Frachtvorteil auch für Hörde ein, sodaß Hörde den Dortmund-Ems-Kanal für den Bezug von Erzen in Zukunft stärker benutzen wird und der Frachtvorteil sämtlicher Werke bis auf 100000 M jährlich unter günstigen Verhältnissen steigen kann.

An Eisen hat Union vom 1. November 1906 bis 31. Oktober 1907 16418 t über den Dortmund-Ems-Kanal verfrachtet. Dabei ist für 5425 t Stab- und Faconeisen gegenüber der Verfrachtung über die Rheinhäfen ein Vorteil von 8140 M entstanden. Der Rest von 10993 t Schienen pp. war billiger über Ruhrort-Antwerpen zu verfrachten, und der Versand über den Dortmund-Ems-Kanal erfolgte nur von Koppel und anderen, um den von den Behörden mehrfach geäußerten Wünschen auf Benutzung des Dortmund-Ems-Kanals entgegen zu kommen.

Hösch hat Eisen über den Dortmund-Ems-Kanal überhaupt kaum versand und Phönix-Hörde in den letzten 3 Jahren zusammen 16298 t mit einem Frachtvorteil von 8149 M gegenüber Lieferung fob. Antwerpen.

C.

Welche Vorteile sind der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie aus der Ausdehnung der Erzausnahmetarife auf die Wasserumschlagsplätze erwachsen?

Durch die Einführung des Eisenerzausnahmetarifes am 1. Dezember 1906 auf die Wasserumschlagsplätze haben die drei Dortmunder Werke gegenüber dem Bezuge von Erzen über den Dortmund-Ems-Kanal keine Frachtvorteile gehabt. Nachdem die Hafenbahn in Betrieb gekommen ist, würden Ersparnisse von 20 bis 30 Pf für die Tonne infrage kommen können nur für die wenigen Wochen der Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals infolge Eis, und alsdann vielleicht 10—15000 M ausmachen.

Bei den übrigen nicht am Rhein gelegenen Hochofenwerken handelt es sich um ähnlich geringfügige Summen. Die am Rheine belegenen Werke sind überhaupt ganz auszuscheiden.

Dagegen nehmen an den Vorteilen der Ausdehnung des Erzausnahmetarifs auf die Wasserumschlagsplätze auch die südwestlichen Werke für ihren Manganerzbezug über Oberlahnstein teil.

D.

Welche Vorteile sind der niederrheinisch-westfälischen Hüttenindustrie aus der Ermäßigung der Kalksteinfrachten und der Frachten für Phosphatkreide erwachsen?

Die Frage, welche Vorteile der niederrheinisch-westfälischen Hüttenindustrie aus einer Ermäßigung der Kalksteinfrachten erwachsen, ist zunächst gegenstandslos, da diese Ermäßigung nicht eingeführt oder ihre Einführung in Aussicht gestellt ist. Um aber zu zeigen, wie auch die Aufwerfung dieser Frage von keiner ausschlaggebenden Bedeutung ist, wird bemerkt, daß die drei Dortmunder Werke im günstigsten Falle einen Frachtvorteil von etwa M 60000 jährlich durch die Herabsetzung des Kalksteintarifs, die wie gesagt, garnicht eingetreten ist, haben würden.

Die Ersparnis an Frachtkosten infolge Ermäßigung der Frachten für Phosphatkreide, die übrigens auch noch garnicht eingetreten ist, würde für die drei Dortmunder Werke, wenn sie eintreten sollte, zusammen den Betrag von etwa M 1000 im Jahre ausmachen.

E.

Kleinere Tarifherabsetzungen zugunsten der südwestdeutschen Werke.

Nach Einführung des Ausnahmetarifes für Eisenerz, Koks, Kokskohlen usw. haben die Eisenwerke in Lothringen pp. auch einige kleinere Frachtermäßigungen erhalten und zwar

a) Der Ausnahmetarif für Eisenerze zum zollinländischen Hochofenbetriebe ist ausgedehnt auf eisenhaltige Schlacke und Kiesabbrände aus Frankreich, und zwar von Altmünsterol Grenze am 15. November 1905, von Amanweiler Grenze und Fentsch Grenze am 1. August 1907, sodaß z. B. die Fracht von Altmünsterol Grenze nach Rombach 304 km von M 7,40 auf M 5 die Tonne zurückgegangen ist und von Amanweiler Grenze nach Rombach 45 km von M 1,70 auf M 1,50 und von Fentsch Grenze nach Rombach 37 km von M 1,50 auf M 1,40.

b) Außerdem ist ein Ausnahmetarif für Eisenbahnschienen von Neunkirchen (Saar) nach Martigny (Schweiz) am 10. Juni 1907 erlassen, wonach die Fracht für 1 DW. Schienen von Frcs. 223 auf Frcs. 199 vermindert wird.

III.

Betrifft: Verwendung von staatlichen Mitteln beim Ausbau der Häfen und Umschlagsstellen am Niederrhein.

Der Ausbau der Häfen und Umschlagsstellen am Niederrhein ist unter dem Gesichtspunkte zu untersuchen, ob hierbei zugunsten der niederrheinischen Häfen und Umschlagsstellen allgemeine Staatsmittel verwendet und somit entsprechende Ausgleichsforderungen anderer Landesteile berechtigt sind.

Die niederrheinischen Häfen und Umschlagsstellen zerfallen in öffentliche und private.

Die privaten Häfen und Umschlagsstellen (Krupp, Duisburger Rheinufer, Phönix Laar, Rheinpreußen, Alsum, Schwelgern und Walsum) sind ausschließlich auf Kosten ihrer Eigentümer gebaut und einfach als Teile der betr. industriellen Betriebe anzusehen. Die durch Anlage eigner Häfen gegebenenfalls bedingten Verkehrsverbesserungen und Verbilligungen haben deswegen als Folgen gewöhnlicher, auf Kosten und Gefahr des Unternehmers vorgenommener Betriebsänderungen zu gelten, welche den Industrien anderer Landesteile keinen Anspruch auf Ausgleichsforderungen an die Staatskasse verleihen können.

An öffentlichen Häfen sind vorhanden:

a) der Ruhrorter Hafen } Vereinigt zur Hafeninteressen- und Betriebs-
b) der Duisburger Hafen } gemeinschaft der Duisburg-Ruhrorter Häfen.
c) der Hochfelder Hafen

Der Ruhrorter Hafen ist allmählich seit Anfang des XIX. Jahrhunderts aus den Mitteln des Ruhrschiffahrtsfonds, welcher die Eigenschaft eines besonderen Staatsfonds besitzt, gebaut. Die Einnahmen der Ruhrschiffahrtsverwaltung bestanden in Schiffahrtsabgaben und Hafenabgaben. Seit 1868 beschränken sich die Einnahmen auf Hafenabgaben. Die Ruhrschiffahrtsverwaltung hat sich lediglich aus diesen Einnahmen erhalten und ihre Anlagen ohne irgendwelche Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln ausgestaltet. (Begründung zu dem Entwurfe eines Gesetzes betr. die Erweiterung des Hafens in Ruhrort von 1902.) Auch die Kosten für den großen Hafenerweiterungsbau, welche 20 Millionen M übersteigen, werden ohne Inanspruchnahme staatlicher Mittel aus Hafeneinnahmen, d. h. durch die Hafeninteressenten gedeckt, und zwar in folgender Weise:

1. 1902 verfügte die Ruhrschiffahrtsverwaltung über einen Vermögensbestand aus dem Ueberschuß der Hafeneinnahmen über die Ausgaben von 3,8 Millionen Mark.

2. Durch Gesetz wurde 1902 die Staatsregierung ermächtigt, 7 Mill. Mark und 1904 6,9 Mill. Mark zur Erweiterung des Ruhrorter Hafens zu verwenden. Diese verausgabten Baukosten sind der allgemeinen Staatskasse aus den Einnahmen der Ruhrschiffahrtsverwaltung mit $3^1/_2$ Prozent zu verzinsen und in 43 Jahren zu tilgen.
3. Aus den Betriebsüberschüssen der Baujahre.

Zur Deckung der Kosten des Hafenerweiterungsbaus sind nach und nach seit 1903 die bestehenden Hafenabgaben (Hafengeld und Magazinpacht) erhöht und neue Abgaben (Werftgebühren) eingeführt.

Die Einnahmen des Ruhrorter Hafens betrugen:

1900/01	1 025 000 M
1905/06	1 339 000 M

Die Eisenindustrie hat bei ihrem großen Erz- und Schlackenbezug und Versand an Eisenfabrikaten diese Mehreinnahmen in erster Linie mit aufbringen müssen. So zahlte z. B. ein Schiff, das mit 1500 t Erz beladen war, früher 18,— M Hafengeld, während heute 60,— M Hafenabgaben erhoben werden. Die Umschlagskosten in dem Ruhrorter Hafen sind daher infolge des Hafenerweiterungsbaues nicht zurückgegangen, sondern erhöht.

Schließlich wird z. Zt. eine erhebliche Erhöhung der Magazinpächte beabsichtigt.

Der Duisburger Hafen wurde ursprünglich von zwei selbständigen Aktiengesellschaften gebaut und betrieben, welche sich 1860 zum Rhein-Ruhr Kanal-Aktien-Verein vereinigten. 1889 wurde der Hafen von der Stadt Duisburg übernommen. Letztere führte in den 90er Jahren verschiedene Erweiterungsbauten durch. Die Mittel dazu wurden teils aus den laufenden Einnahmen, teils durch städtische Anleihen gedeckt, welche aus den Hafeneinnahmen verzinst und getilgt werden. Die Hafenabgaben wurden zu dem Zwecke ebenfalls entsprechend erhöht. 1905 hat die Stadt Duisburg die Verwaltung ihres Hafens an die Ruhrschiffahrtsverwaltung abgetreten unter der Bedingung, daß die städtischen Hafenschulden von jetzt an aus der Kasse der Ruhrschiffahrtsverwaltung verzinst und getilgt werden.

Der Hochfelder Hafen ist seit 1868 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft erbaut und bei Uebernahme des Betriebes dieser Bahn durch den Staat 1880 an die Staatseisenbahn übergegangen.

Für den Betrieb und die Unterhaltung des Hochfelder Hafens werden Hafenabgaben erhoben. Erweiterungsbauten kamen schon seit Jahren bei der Lage des Hafens nicht mehr infrage. Derselbe wird wahrscheinlich im nächsten Jahre in die Interessen- und Betriebsgemeinschaft der Duisburg-Ruhrorter Häfen aufgenommen werden, womit auch äußerlich zum Ausdruck kommt, daß der Hochfelder Hafen von den Hafeninteressenten unterhalten wird.

Die öffentlichen Häfen am Niederrhein sind somit ausschließlich aufkosten der Hafeninteressenten, zu denen neben der Kohlenindustrie in erster Linie die rheinisch-westfälische Eisenindustrie gehört, gebaut und unterhalten. Ebenso werden die Kosten des großen Hafenerweiterungsbaues in Ruhrort ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel allein von den Hafeninteressenten aufgebracht. Der Ausbau der Häfen und Umschlagstellen am Niederrhein berechtigt daher die südwestdeutsche Industrie nicht zu Ausgleichsforderungen an den Staat.

IV.

Gestaltung der Frachten auf der kanalisierten Mosel in Verbindung mit dem Rhein und dem Mittellandkanal und die hieraus sich ergebenden wirtschaftlichen Folgen.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den großen an Mosel und Saar einerseits und in Rheinland-Westfalen anderseits belegenen Wirtschaftsgebieten beschränken sich talwärts vornehmlich auf den Versand von Minette, Roheisen, Halbzeug und

Fertigfabrikaten und bergwärts auf den Bezug von Koks, bezw. in Zukunft von Kokskohlen, sowie von Getreide und Manganerz ab Rheinseehäfen. Der Schwerpunkt des Güteraustausches liegt an der oberen Mosel, in der Nähe von Algringen, 267 km von der Mündung der Mosel in den Rhein und im rheinisch-westfälischen Industriegebiete bei Herne, 40 km vom Rhein.

Nach Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals und seiner Fortsetzung nach Hannover werden, falls Mosel- und Saarkanalisierung zur Ausführung gelangen, die nachstehenden frachtlichen Verschiebungen eintreten:

a) Minette von Algringen nach Herne:

a) Eisenbahnanschlußfracht 0,90 M/t
b) Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff 0,10 M/t
c) Frachtkosten auf der Mosel.

Nach den Frachtberechnungen, die der Geheime Oberbaurat Sympher in seiner mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten verfaßten Schrift „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals" für die in der Ausführung begriffenen Wasserstraßen Preußens aufgestellt hat, sind nach Anlage 12 S. 5 der auf der Mosel tatsächlich zu durchfahrenden Strecke Diedenhofen-Koblenz von 267 km Länge mit Rücksicht auf 38 zu durchfahrende Schleusen unter der sehr günstigen Annahme, daß der Schiffahrtsbetrieb an 270 Tagen jährlich aufrecht erhalten werden kann, Schleppzugschleusen erbaut werden, 600 Tonnen-Schiffe verkehren und Tag- und Nachtbetrieb stattfindet, noch $38 \times 3^1/_2$ km = 133 km Wegelänge hinzuzufügen, sodaß bei der Frachtkostenermittlung 267 + 133 = 400 km Wegelänge in Rechnung zu stellen sind, wofür Sympher nach Anlage 12 S. 10 die Berg- oder Talfracht zu M 2,10 die Tonne ermittelt.

Dieser von Sympher berechnete Frachtsatz, aufgrund genauester, dem Schiffahrtsbetriebe entnommener Zahlen, hat in der Praxis seine volle Bestätigung gefunden, denn er entspricht tatsächlich dem mittleren Frachtsatze auf dem Dortmund-Ems-Kanal, bei dem auf 270 km Länge 20 Schleusen zu durchfahren sind. Einbegriffen sind in dem Frachtsatz von 2,10 M auf dem Dortmund-Ems-Kanal freilich die Hafengebühren im Abgangs- und Bestimmungshafen, und diese Gebühren sollen daher auch, entgegen Sympher, bei der Frachtenberechnung für die Mosel nicht weiter in Ansatz gebracht werden. Jedenfalls ist hiernach aber die Fracht für die Mosel mit M 2,10 die Tonne eher zu günstig als zu ungünstig eingesetzt.

d) Frachtkosten auf dem Rhein.

Bei Ermittelung der Frachtkosten auf der 190 km langen Rheinstrecke von Koblenz bis Ruhrort muß berücksichtigt werden, daß es sich hierbei nur um eine Zwischenstrecke handelt, mithin die Liegezeit im Abfahrts- und Bestimmungshafen nicht, wie auf der Moselstrecke, mit in die Frachtenberechnung eingestellt werden darf. Es sind nur die Zeitdauer und die besonderen Kosten der Weiterbeförderung des beladenen Schiffes von Koblenz bis Ruhrort zu berücksichtigen. Dieselben betragen für die Tonne 0,20 M.

e) Frachtkosten auf dem Rhein-Herne-Kanal.

Gleicherweise wie zu d ist auch die Strecke Rhein-Herne von 40 km Länge mit 7 Schleusen nur als Durchfahrtsstrecke anzusehen und hierfür lediglich die wirkliche Fracht mit M 0,40 für die t in Ansatz zu bringen.

f) Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen 0,22 M/t
g) Versicherungsgebühr für die Ladung 0,05 M/t
h) Kanalabgaben.

Die Abgaben für den Rhein-Herne-Kanal sind für Güter des Spezialtarifs I der Eisenbahn mit 2 Pf, des Spezialtarifs II mit 1,5 Pf und für Massengüter entsprechend etwa Spezialtarif III mit 1,0 Pf für die Tonne festgelegt.

Für die Mosel ist ein Abgabentarif noch nicht bekannt gegeben. Nimmt man aber mit Tille an, daß die Abgaben für Minette 0,11 Pf für das tkm betragen werden, dann wären für die Moselstrecke 267 . 0,11 Pf = 0,30 M einzusetzen, für die Rhein-Hernestrecke dagegen 40 . 1,0 Pf = 0,40 M.

i) Frachtkosten zum Hüttenwerk.

Die Frachtkosten ab Erzeugungsstelle bis Wasserumschlagsplatz sind mit 0,90 M, die Frachtkosten ab Wasserumschlagsplatz bis Verbrauchsstelle sollen aber

nur mit 0,60 M eingesetzt werden. Hierfür war die Erwägung maßgebend, daß die Empfänger von Erz, bezw. Koks in der Lage sind, sich für den Verkehr zwischen Wasserstraße und Hütte besondere Einrichtungen, wie Hafenbahnen, Privatanschlußgleise, zu schaffen und hierdurch die Transporte billiger zu gestalten, daß aber für die Versender von Koks bezw. Erz diese Möglichkeit nur in beschränktem Umfange besteht.

Die vorstehend ermittelten und bezüglich ihrer Richtigkeit kaum anzuzweifelnden Einzelbeträge ergeben mithin für Minette vom Mosel- und Saarrevier nach Rheinland-Westfalen im Durchschnitt folgende Gesamtfracht:

a) Eisenbahnanschlußfracht	0,90 M/t
b) Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,10 M/t
c) Frachtkosten auf der Mosel	2,10 M/t
d) Frachtkosten auf dem Rhein	0,20 M/t
e) Frachtkosten auf dem Rhein-Herne-Kanal	0,40 M/t
f) Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen	0,22 M/t
g) Versicherungsgebühr für die Ladung	0,05 M/t
h) Kanalabgaben: für die Moselstrecke	0,30 M/t
für die Rhein-Herne-Strecke	0,40 M/t
i) Frachtkosten zum Hüttenwerk	0,60 M/t
zusammen	5,27 M/t

der gegenüber steht eine direkte Eisenbahnfracht von Algringen nach Herne von M 5,40 die Tonne.

Aber auch dieser geringe Unterschied von 0,13 M pr. t verschwindet, wenn der Schiffahrtsbetrieb weniger als 270 Tage aufrecht zu erhalten ist, wenn nicht Tag- und Nachtbetrieb eingerichtet wird, oder wenn die Schleppkosten bei dem in Aussicht genommenen Schleppmonopol den geringen hierfür ausgeworfenen Betrag überschreiten, der in dem Frachtsatz von 2,10 M enthalten ist.

Es ist daher ohne weiteres zu folgern, daß sich die Wasserfracht für die Hüttenwerke Rheinland-Westfalens nicht günstiger stellt als die Bahnfracht und die rheinisch-westfälische Industrie in ihrer Gesamtheit aus dem Minetteversand auf dem Wasserwege jedenfalls keine erhebliche Vorteile zu erwarten hat. Einen geringen Vorteil haben höchstens die am Rhein liegenden Werke durch Fortfall der Fracht und der Abgaben auf dem Rhein-Herne-Kanal im Betrage von 0,80 M/t. Demgegenüber haben aber die bei Dortmund liegenden Werke mit der Mehrfracht von Herne bis Dortmund zu rechnen.

Demnach ist es unrichtig, wenn Tille „Finanzierung der Mosel- und Saarkanalisierung" die Ersparnisse beim Wasserbezug von Minette auf 4961000 M berechnet. Tille nimmt an, daß 1915 an Erzen auf der Mosel verfrachtet werden 90% des Minetteempfangs der rheinisch-westfälischen Werke im Jahre 1905 + 70% Zuschlag = 2330000 t, sodaß, verglichen mit der heutigen Bahnfracht, 4961000 M erspart würden.

Der Einfachheit halber legen wir diese Methode der Berechnung der 1915 zur Verfrachtung gelangenden Mengen auch unserer Untersuchung zugrunde.

Zur Feststellung der Ersparnisse sind die rheinisch-westfälischen Empfänger in drei Gruppen zu teilen:

1. diejenigen, welche am Rheine liegen,
2. diejenigen, welche am Rhein-Herne-Kanal liegen,
3. diejenigen, welche weder am Rhein noch am Rhein-Herne-Kanal liegen, sondern beim Empfang der Erze über die Wasserstraße auf die Vermittelung der Staatseisenbahn angewiesen sind.

Ein Beispiel für die letztere Gruppe bietet Haspe.

Die gemischte Fracht Algringen-Haspe beträgt:

Algringen-Ruhrort (Hafen)	3,90 M
Ruhrort-Haspe	1,90 M
	5,80 M

gegenüber einer direkten Bahnfracht Algringen-Haspe von 5,30 M.

Für die am Rhein-Herne-Kanal gelegenen Empfänger ergibt sich, wie oben nachgewiesen, beim Wasserbezug keine Ersparnis gegenüber der direkten Bahnfracht.

Es bleiben übrig die Werke am Rhein. Hier stellt sich die Wasserfracht auf rund 4,45 M. Die Bahnfracht auf 5,20 M. Die Ersparnis beträgt 0,75 M.

Die am Rhein belegenen Werke bezogen 1905 folgende Mengen Minette:

Friedrich-Alfredhütte	121 271 t
Rheinische Bergbau- und Hüttenwesen A.-G.	6 452 t
Gelsenkirchener Bergwerks A. G. Abt. Schalker Gruben- und Hüttenverein Vulkan	13 260 t
Rheinische Stahlwerke	178 281 t
Phoenix-Laar	61 865 t
Gewerkschaft Deutscher Kaiser	38 403 t
Gute Hoffnungshütte	370 000 t
Summa	789 532 t
= rund	800 000 t

Nach Tille wird sich der Verbrauch bis 1915 um 70 % = 560 000 t steigern, und von der Gesamtsumme = 1 360 000 t werden 90 % = rd. 1 230 000 t auf die Wasserstraße übergehen. Bei einer Ersparnis von 0,75 M per t erhielte man somit eine Gesamtersparnis von 922 000 M.*

Berücksichtigt man endlich, daß beim Wassertransport der Minette durch das Zusammenwirken von Grube, Eisenbahn und Wasserstraße Betriebsschwierigkeiten gegenüber dem direkten Bahnversand unvermeidlich sind, berücksichtigt man ferner, daß der Bezug der Minette sich gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilt, da die Hochöfen und die Minengruben in kontinuierlichem Betrieb gehalten werden müssen, daß aber die Wasserstraße im Jahre mindestens 90 Tage, die nicht einmal aufeinander folgen, außer Betrieb ist und alsdann die Eisenbahn mit großen Betriebsmitteln, die 3/4 des Jahres brachliegen, jedesmal sofort voll einspringen muß, dann ergeben sich bei der Wasserverfrachtung der Minette sowohl für den Hüttenbetrieb wie für den Staatseisenbahnbetrieb außerordentlich ungünstige Betriebsverhältnisse.

b) Koks von Rheinland-Westfalen nach dem Saar- und Moselgebiet.

In geeigneten Schiffsgefäßen mit hohen Aufsatzborden dürften, entgegen der Annahme von Tille, ebensogut 600 t Koks zuberg befördert werden können, wie 600 t Minette zutal. Aber wenn dies auch nicht der Fall wäre, so ist es nur eine Frage der Zeit, daß nach Fertigstellung der Mosel- und Saarkanalisierung die Verfrachtung von Koks infolge der außerordentlichen Wertverminderung des Koks bei zweimaligem Umschlag erheblich nachlassen wird. Sehr schnell wird man zweckmäßigerweise dazu übergehen, lediglich Kokskohlen oder ähnliche geeignete Kohlensorten nach dem Mosel- und Saargebiet hin zu verfrachten und diese Kohlen gemischt mit anderen Kohlen jener Gegend auf den Hüttenwerken selbst zur Verkokung zu bringen.

Der Frachtsatz für Koks oder Kohlen bergwärts auf der Strecke Herne-Ruhrort und Koblenz-Algringen wird der gleiche wie für Minette sein, denn der Wasserspiegel auf den vorgenannten Strecken ist horizontal oder nahezu horizontal, und es tritt weder bei der Talfahrt eine Ersparnis noch bei der Bergfahrt eine Verteuerung an Kahnraum, Schleppkraft, Bemannung, Zeit usw. usw., kurz an Schiffahrtsbetriebskosten, auf diesen Strecken ein. Bei dem Dortmund-Ems-Kanal hat sich diese Annahme wenigstens als zutreffend herausgestellt; ebenso auf dem kanalisierten Main, und sie wird für die kanalisierte Mosel umso eher zutreffen, als sich auf ihr nach einer Mitteilung im Zentralblatt der Bauverwaltung ein Verhältnis zwischen den bergwärts beförderten zu den talwärts Mengen wie 2,8 : 4 ergibt, mithin die Bergfracht mehr gesucht sein wird als die Talfracht.

---

*) Nach Tille wird diese Ersparnis sogar noch geringer sein; denn nach Tille entfällt von der in Zukunft nach Rheinland und Westfalen versandten Minette 1/4 auf Luxemburg. — Die Verfrachtung der Minette aus Luxemburg stellt sich nach Tille 0,26 M teurer als aus Lothringen. Die Ersparnis für luxemburgische Minette beträgt daher nicht 0,75 M, sondern nur 0,49 M. Nach Tille werden die am Rhein gelegenen Werke 1915 rd. 200 000 t luxemburgische Minette beziehen und dabei nicht 200 000 . 0,75 = 150 000 M, sondern nur 200 000 . 0,49 = 98 000 M ersparen. Die Differenz von 52 000 M ist vom obigen 922 000 M abzuziehen.

Anders liegen die Verhältnisse auf der 190 km langen Rheinstrecke, wo infolge der längeren Transportdauer und der höheren Schleppkosten bergwärts die Fracht mit 0,80 M, d. i. 0,60 M mehr als talwärts für Minette, einzusetzen ist.

Die Kanalabgabe für Koks bringt Tille für die ganze Moselstrecke mit M 0,40 für die Tonne in Ansatz, also um 0,40—0,30 = 0,10 M höher als für Minette. Auf dem Rhein-Herne-Kanal wird diese Abgabe jedoch gleich der für Minette sein und ebenfalls 1 Pf/t betragen.

Höher stellen sich aber für Koks die Umschlagekosten von Schiff auf Bahn, und zwar um 0,28 M/t höher als für Minette, ein Betrag, der allerdings wegfällt, sobald, was wahrscheinlich ist, anstelle von Koks Kokskohlen verfrachtet werden.

Die Gesamtwasserfracht für Koks bergwärts ergibt sich mithin zu 0,60 + 0,10 + 0,28 = 0,98 M/t höher als für Minette und beträgt insgesamt 5,27 + 0,98 = 6,25 M/t nämlich:

a) Eisenbahnanschlußfracht	0,90 M/t
b) Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,10 „
c) Frachtkosten auf dem Rhein-Herne-Kanal	0,40 „
d) Frachtkosten auf dem Rhein	0,80 „
e) Frachtkosten auf der Mosel	2,10 „
f) Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen	0,50 „
g) Versicherungsgebühr für die Ladung	0,05 „
h) Kanalabgaben für die Moselstrecke	0,40 „
„ „ für die Rhein-Hernestrecke	0,40 „
i) Eisenbahnanschlußfracht	0,60 „
	6,25 M/t

Dagegen stellt sich die Bahnfracht für Koks von Herne nach Algringen auf 7,90 M.

Hiernach würde tatsächlich für Koks eine Ersparnis von M 7,90—6,25 = 1,65 M/t zugunsten des Saar- und Moselgebietes eintreten, wenn man nicht mit einer erheblichen Wertverminderung des Koks infolge zweimaligen Umladens rechnen müßte, sodaß diese Ersparnis zum größten Teil wieder verloren geht.

Bezieht man indessen Kokskohlen, so würden zur Minettefracht von M 5,27 nur 0,60 + 0,10 hinzukommen und eine Gesamtwasserfracht von 5,97 M/t entstehen.

Diese Frachtenersparnis verschwindet aber, wenn man berücksichtigt, daß bei der Verarbeitung von Kokskohlen zu Koks nur mit einem Ausbringen von 75 % zu rechnen ist, wodurch sich die Fracht wieder auf die Höhe der heutigen Bahnfracht erhöhen würde. Dagegen fallen dem Hüttenwerk an der Mosel bei Verarbeitung der Kokskohlen an Ort und Stelle aus der Gewinnung von Nebenprodukten 1,50—2 M pr. t und ferner aus der Verwendung der Gase, aus der Frachtenersparnis durch Beimischung der Saarkohle, aus der geringeren Wertverminderung des Koks im Vergleich mit derjenigen auf dem Bahn- oder Wassertransport aus Westfalen, bedeutende Vorteile zu. Gehen daher, wie Tille annimmt, später 3080000 t Koks bezw. 4100000 t Kokskohlen, auf die Wasserstraße über, so wird es nicht lange dauern, daß die Eisenindustrie in Lothringen und Luxemburg durch geschickte Ausnutzung der Wasserstraße bei der Herstellung von Koks einen Vorteil von 5—6 Millionen Mark haben wird.

Als Verfrachtungsartikel, die sich in erster Linie für die Versendung zu Wasser eignen und diesen Weg auch vorzugsweise nehmen werden, verbleiben die auf der Eisenbahn hoch tarifierten Güter: Roheisen, Halbzeug und Fertigerzeugnisse.

c) Roheisen.

Die Schiffahrtsbetriebskosten hierfür sind zunächst die gleichen wie für Minette, denn für sie ist es selbstredend ohne jeden Belang, ob das Schiff Erze, Roheisen, Halbzeug, Träger oder Schienen in sich aufgenommen hat. Erhöhen werden sich nur die Ladekosten, Hafengebühren und Kanalabgaben.

Nach Tille betragen die Abgaben auf der kanalisierten Mosel 0,44 Pf für das tkm, mithin für die 267 km lange Strecke Diedenhofen-Koblenz 1,17 M. Nach Sympher betragen die Abgaben auf dem Rhein-Herne-Kanal 1,5 Pf für das tkm, mithin für die 40 km lange Strecke Ruhrort-Herne 0,60 M. Die Umschlagskosten stellen sich 0,48 M höher als für Minette, und zwar beim Ein- und Ausladen jeweils auf 0,40 M. Eine Anschlußfracht ab Herne ist von Tille nicht in Rechnung gestellt.

Darnach erhält man für Roheisen Algringen-Herne folgenden Frachtsatz:

a)	Eisenbahnanschlußfracht bis Diedenhofen	0,90	M/t
b)	Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,40	„
c)	Frachtkosten auf der Mosel	2,10	„
d)	Frachtkosten auf dem Rhein	0,20	„
e)	Frachtkosten auf dem Rhein-Herne-Kanal	0,40	„
f)	Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen	0,40	„
g)	Versicherungsgebühr für die Ladung	0,05	„
h)	Kanalabgaben für die Moselstrecke	1,17	„
i)	Kanalabgaben für die Rhein-Hernestrecke	0,60	„
		6,22	M/t

Der direkte Bahnfrachtsatz Algringen-Herne beträgt 9,00 M. Tille nimmt an, daß dieser Frachtsatz heute tatsächlich nicht gezahlt wird, da das Roheisen in Oberlahnstein umgeschlagen würde, und nur ein gemischter Frachtsatz Algringen-Herne von 6,70 M berücksichtigt werden dürfe. Diese Annahme ist irrtümlich. 1906 wurden auch nach Tille 520 000 t Roheisen und Schrott von Lothringen-Luxemburg nach Rheinland und Westfalen versandt, davon gingen über Oberlahnstein nach dem Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nur 5318 t zutal = 1% des Jahresversands. Praktisch kommt daher die gemischte Fracht über Oberlahnstein überhaupt nicht inbetracht. Bei den 5318 t Talversand dürfte es sich um Zufallsmengen handeln, welche bei ganz besonders niedrigem Frachtenstande auf dem Rhein über Oberlahnstein verladen werden konnten.

Nach Tille werden aus Lothringen 300 000 t Roheisen (einschließlich Schrott) nach Rheinland und Westfalen versandt. Richtig wird ein Verkehrszuwachs bis 1915 nicht berechnet.

Die Frachtenersparnis beträgt nach der Moselkanalisierung gegenüber der tarifmäßigen Bahnfracht 2,78 M pro t oder für 300 000 t rd. 830 000 M.

Nach Tille werden aus Luxemburg 220 000 t Roheisen (einschließlich Schrott) nach Rheinland und Westfalen versandt. Richtig wird auch hier ein Verkehrszuwachs bis 1915 nicht berechnet.

Die gemischte Fracht Esch-Herne stellt sich nach Tille 0,33 M höher als die gemischte Fracht Algringen-Herne. Die Frachtersparnis für luxemburgisches Roheisen beträgt daher M 2,78—0,33 = 2,45 M oder für 220 000 t = 539 000 M.

Die Gesamtersparnis beim Versand von Roheisen stellt sich auf rd. 1 370 000 M.

Diese Ersparnisse werden von Tille (Finanzierung S. 18) der rheinisch-westfälischen Industrie zugeschrieben. Die rheinisch-westfälische Stahl- und Walzwerksindustrie ist geradeso wie die lothringisch-luxemburgische eine Roheisenindustrie. In beiden Fällen ist also das Roheisen nicht Rohstoff, sondern Fabrikat. Verbilligungen des Roheisenversandes nach Rheinland und Westfalen stärken daher nicht die Wettbewerbsfähigkeit des rheinisch-westfälischen Roheisens, sondern des lothringisch-luxemburgischen Roheisens, sodaß die durch die Moselkanalisierung bedingten Ersparnisse von 1 370 000 M der lothringisch-luxemburgischen Industrie zugute kommen.

d) Halbzeug.

Nach Tille betragen die Abgaben für Halbzeug auf der kanalisierten Mosel 0,55 Pf für das tkm, mithin für die 267 km lange Strecke Diedenhofen-Koblenz 1,47 M oder 0,30 M mehr als für die t Roheisen. Für den Rhein-Herne-Kanal werden die Abgaben wahrscheinlich dieselben sein wie für Roheisen und sich auf 1,5 Pf für das tkm oder auf 0,60 M für die 40 km lange Strecke Ruhrort-Herne stellen.

Im übrigen entspricht die Fracht für Halbzeug der Fracht für Roheisen und stellt sich demnach für Algringen-Herne auf 6,52 M gegenüber einem heutigen Bahnfrachtsatz von 9,00 M.

Tille gibt nicht an, welche Mengen Halbzeug heute nach Rheinland-Westfalen und den hintergelegenen Verkehrsbezirken, welche nach Kanalisierung der Mosel mit Hilfe des Rhein-Herne-Kanals zu erreichen sind, von den südwestdeutschen Werken geschickt werden. Diese Mengen können aber genau gefunden werden. An Inlandshalbzeug haben nach der Versandstatistik des Stahlwerksverbands die südwestdeutschen Werke 431 968 t Halbzeug nach solchen Stationen geliefert, nach denen der Stahlwerksverband Frachtbasis Dortmund und Ruhrort verkauft. Diese 431 968 t Halbzeug werden nach Kanalisierung der Mosel auf den Wasserweg übergehen und bei 2,48 M Ersparnis für die Tonne eine Ersparnis von rd. 1 070 000 M herbeiführen.

Für die Ausfuhr über Antwerpen kommen nach Tille in betracht 150 000 t Halbzeug aus Lothringen und 100 000 Tonnen Halbzeug aus Luxemburg.

Die heutige Bahnfracht Algringen-Antwerpen-Bassins beträgt abzüglich der von den belgischen Bahnen gewährten Refaktie und Superrefaktie 6,06 M und ohne Rücksicht auf die Refaktien 6,78 M.

Die gemischte Fracht Algringen-Rotterdam ergibt sich leicht aus den bisher berechneten Frachten:

Algringen-Rotterdam:

Eisenbahn-Anschlußfracht	0,90 M
Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,40 M
Frachtkosten auf der Mosel	2,10 M
Frachtkosten auf dem Rhein Oberlahnstein-Rotterdam *	0,40 M
Kanalabgaben für die Moselstrecke	1,47 M
	5,27 M

Je nach der Behandlung der Refaktie entsteht eine Ersparnis von rd. 0,80 M oder 1,50 M für die Tonne bezw. 150 000 t Halbzeug aus Lothringen von 120 000 oder 225 000 M.

Das Halbzeug aus Luxemburg wird nach der Moselkanalisierung nicht auf den Wasserweg übergehen, da nach Tille die Halbzeugfracht Esch-Antwerpen transit sich abzüglich der Refaktie nur auf 5,36 M stellt.

Die Ersparnisse beim Halbzeugversand über die kanalisierte Mosel beziffern sich auf rd. 1,25 Mill. M zugunsten des Saar- und Moselgebietes.

e) Fertigfabrikate.

Die Abgaben für Fertigfabrikate auf der Mosel sind nach Tille die gleichen wie für Halbzeug. Dasselbe ist nach Sympher für den Rhein-Herne-Kanal anzunehmen.

Um 0,20 M höher als bei Halbzeug stellt sich dagegen für Fertigfabrikate nach Tille die Anschlußfracht Algringen-Diedenhofen.

Tille gibt wie beim Halbzeug nur diejenigen Ersparnisse an, welche im Verkehr mit den Rheinseehäfen durch die Kanalisierung der Mosel erreicht werden.

Die Fracht für Fertigfabrikate Algringen-Rotterdam beträgt:

a) Anschlußfracht	1,10 M
b) Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,40 M
c) Frachtkosten auf der Mosel	2,10 M
d) Frachtkosten auf dem Rhein	0,40 M
e) Kanalabgaben für die Moselstrecke	1,47 M
	5,47 M

Nach Tille beträgt die heutige Fracht Algringen-Antwerpen für Fertigfabrikate abzüglich der Refaktie 6,79 M. Für die nach Ausnahmetarif 9b verfrachteten Fertigfabrikate (eiserne Brückenteile usw.) ist abzüglich der Refaktie ein Frachtsatz

* Die Ausladekosten und die Umladekosten ins Seeschiff brauchen hier nicht berücksichtigt zu werden, da dieselben Kosten auch entstehen, wenn das Halbzeug mit der Bahn in Antwerpen ankommt.

von 7,66 M in Rechnung zu stellen. Je nach der Art des Fertigerzeugnisses werden somit für die Tonne bei Ablenkung nach Rotterdam 1,32 M bezw. 2,19 M erspart.

Die gemischte Fracht Eich-Rotterdam nimmt Tille 0,42 M höher an als Algringen-Rotterdam. Für luxemburgische Fertigfabrikate werden daher bei Ablenkung nach Rotterdam 0,90 M bezw. 1,77 M gespart.

Viel wichtiger und bedeutender sind jedoch die Verbilligungen, welche im Inlandsverkehr beim Versand der Fertigfabrikate über Mosel, Rhein und Rhein-Hannover-Kanal den südwestdeutschen Werken zufallen. Es beträgt die gemischte Fracht Algringen-Herne für Fertigfabrikate

a)	Eisenbahnanschlußfracht	1,10 M
b)	Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff	0,40 M
c)	Frachtkosten auf der Mosel	2,10 M
d)	Frachtkosten auf dem Rhein	0,20 M
e)	Frachtkosten auf dem Rhein-Herne-Kanal	0,40 M
f)	Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen	0,40 M
g)	Versicherungsgebühr für die Ladung	0,05 M
h)	Kanalabgaben für die Moselstrecke	1,47 M
i)	Kanalabgaben für die Rhein-Hernestrecke	0,60 M
		6,72 M

Direkter Bahnfrachtsatz Algringen—Herne 13,60 M, Ersparnis beim Wasserversand 6,88 M oder etwa 50 %.

Der Unterschied zwischen Bahn- und Wasserfracht wird umso größer sein, je weiter das Schiff nach Osten vordringt, denn es ist ein unumstrittener Satz, daß, je länger der Wasserweg wird, desto vorteilhafter seine Benutzung für den Verfrachter ist.

Beispiel Algringen-Hannover.

a)	Eisenbahnanschlußfracht		1,10 M
b)	Umladen vom Eisenbahnwagen ins Schiff		0,40 M
c)	Versicherungsgebühr für die Ladung		0,05 M
d)	Frachtkosten		
	a) Moselstrecke	2,10 M	
	b) Rheinstrecke Koblenz-Ruhrort	0,20 M	
	c) Kanalstrecke Ruhrort-Hannover	1,50 M	
			3,80 *
e)	Umladen vom Schiff auf Eisenbahnwagen		0,40 M
f)	Kanalabgaben für die Moselstrecke		1,47 M
g)	Kanalabgaben für den Rhein-Hannover-Kanal		2,35 M
			9,57 M

Direkte Bahnfracht Algringen-Hannover 20,90 M, Ersparnis beim Wasserversand 11,33 M oder etwa 54 %.

Der Umfang des Versandes an Fertigfabrikaten der südwestlichen Werke nach den Gegenden, die heute für die rheinisch-westfälische Industrie günstiger liegen, läßt sich leider nicht so genau nachweisen wie für Halbzeug. Von den Fertigfabrikaten kann man der Versandstatistik des Stahlwerksverbandes nur die Versandziffern für Formeisen entnehmen, denn Stabeisen, Walzdraht, Bleche, Guß- und Schmiedestücke werden ohne Vermittlung des Stahlwerksverbandes durch die einzelnen Werke verkauft. An Trägern wurden von den südwestdeutschen Werken in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland 236 854 t versandt.

Die Eisenbahnstatistik läßt den Versand von Stabeisen nicht erkennen, da Stabeisen statistisch nicht besonders erfaßt wird, sondern in eine Sammelposition „Eisen und Stahl, Stab- und Fassoneisen“ aufgenommen ist. Immerhin sind

* Wie bei dem Frachtsatz Koblenz-Ruhrort muß auch bei dem Frachtsatz Ruhrort-Hannover berücksichtigt werden, daß es sich hierbei nur um eine Zwischenstrecke handelt, mithin die Liegezeit im Abfahrts- und Bestimmungshafen nicht in die Frachtenberechnung eingestellt werden darf. Der Frachtsatz von 3,80 M deckt sich im übrigen mit dem von Sympher für Transport auf Kanälen von 900—1000 km Länge berechneten Sätzen.

die vorhandenen Angaben auch in dieser Form nicht ohne Interesse. Unter der Sammelpositien finden wir für 1906 eine Versandziffer der südwestlichen Werke nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland von 316292 t.

Diese Zahlen erhalten erst ihre richtige Bedeutung, wenn man ihnen die Steigerung der südwestlichen Werke in der Herstellung von Fertigfabrikaten überhaupt im Vergleich zu den rheinisch-westfälischen Werken gegenüberstellt. Die rheinisch-westfälischen Werke* haben ihre Beteiligung an Produkten B des Stahlwerksverbandes vom 29. Februar 1904 bis 1. Mai 1907 von 1868305 t auf 2949461 t = 57,8 % gesteigert, während die südwestlichen Werke in dem gleichen Zeitraum ihre Beteiligung von 786873 t auf 1456173 t = 82,4 % erhöhten.

Desgleichen ist im Walzdrahtverband vom 1. Januar 1902 bis Januar 1908 der Prozentsatz der Beteiligung der rheinisch-westfälischen Gruppe von 83,6 % auf 73,5 % zurückgegangen, während gleichzeitig die südwestliche Gruppe den Prozentsatz ihrer Beteiligung von 7,8 % auf 19,2 % steigerten.

---

* Hier sind den südwestdeutschen Werken nur diejenigen rheinisch-westfälischen Werke gegenübergestellt, welche entweder am Rhein oder am Dortmund-Ems-Kanal liegen oder später am Rhein-Herne-Kanal liegen werden, nämlich Krupp, Deutscher Kaiser, Gutehoffnungshütte, Phönix, Rheinische Stahlwerke, Dortmunder Union, Hörde, Hoesch, Bochumer Verein und Westfälische Stahlwerke. Es scheiden hier aus der rheinisch-westfälischen Gruppe somit aus: Gelsenkirchen-Aachen und Haspe. Es trifft sich, daß das Vorkommen von Hüttenzechen sich auf die erstere Gruppe, nämlich die heute am Rhein oder später am Kanal liegenden Werke beschränkt. Diese Gruppe umfaßt daher die Werke, welche, nach der Meinung der südwestdeutschen Eisenindustrie so sehr durch eigenes Geschick und staatliche Förderung begünstigt, ohne Moselkanal eine Gefahr für die südwestdeutsche Industrie darstellen.

	Verband vom 1. 1. 1902			Verband vom 1. 1. 1906			Verband vom 1. 1. 1908		
		t	%		t	%		t	%
Rheinisch-westfälische Gruppe .		497 070	83,6		643 683	77,5		777 483	73,9
Schlesische Gruppe		51 230	8,6		61 888	7,5		72 760	6,9
Süddeutsche Gruppe . . .	Krämer, St. Ingbert Gebr. Stumm, Neunkirchen de Wendel, Hayingen	46 370	7,8	**Zugang:** Differdingen Burbach Röchling	124 845	15,0	**Zugang:** Rombach	202 452	19,2
Summe		594 670	100		830 416	100		1 052 695	100

Wenn es den südwestlichen Werken schon heute bei den hohen Frachtsätzen für Fertigfabrikate möglich gewesen ist, die Herstellung dieser Fertigfabrikate bedeutend zu steigern und mit den rheinisch-westfälischen Werken in Nord-, Mittel- und Ostdeutschland sehr erfolgreich in Wettbewerb zu treten, so unterliegt es keinem Zweifel, daß diese Steigerung erst voll in die Erscheinung treten würde, wenn Mosel und Saar nach Fertigstellung des Rhein-Hannover-Kanals kanalisiert sein sollten, und damit eine Frachtermäßigung für Fertigfabrikate von 7—11 M eintritt. Man wird nicht fehlgreifen, wenn man annimmt, daß in diesem Falle mit der Zeit etwa 2 Millionen Tonnen Fertigfabrikate der südwestlichen Werke auf dem Wasserwege nach Mittel, Nord- und Ostdeutschland verfrachtet werden, womit eine durchschnittliche Frachtenersparung von etwa 18 Millionen M verbunden wäre.

Die wirtschaftlichen Verschiebungen, die sich hieraus entwickeln werden und ihre Folgen liegen auf der Hand. Die Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft z. B. kann — sobald die Fracht für Fertigfabrikate von Lothringen nach Nord- und Westdeutschland nur um einige Mark weiter herabgehen sollte — unmöglich auf die Dauer ihr Roheisen von Lothringen und Luxemburg zur Weiterverarbeitung nach ihrem Hüttenwerke Rothe Erde bei Aachen verfrachten, sondern wird alsbald, um den Saar- und Moselwerken gegenüber wie bisher konkurrenzfähig zu bleiben, ihre Aachener Anlagen mit den Erzeugungsstätten ihres Roheisens in Verbindung bringen und nach Lothringen verlegen müssen. Ihr erwachsen daraus zugleich zahlreiche andere Vorteile, wie Vereinfachung des Betriebes, Ausnutzung der Hochofengase für die weitere Verarbeitung des Roheisens usw., kurz, es ist für sie unmöglich, die Zweiteilung ihres Werkes aufrecht zu erhalten, wenn sie in die Lage versetzt wird, Fertigfabrikate von der Mosel billiger als jetzt nach Nord- und Westdeutschland zu verfrachten.

Andere Werke werden gezwungen sein, in gleicher oder ähnlicher Weise vorzugehen, und es erscheint nur eine Frage der Zeit, daß, wenn zu den um 10 bis 12 M niedrigeren Roheisenselbstkosten jetzt noch eine Ermäßigung von durchschnittlich 50 % der heutigen Eisenbahnfrachtsätze eintritt, daß ein erheblicher Teil der rheinisch-westfälischen Industrie nach den Erzlagern an der westlichen Grenze des Reiches verlegt werden muß, um so zur Erhaltung ihrer Wettbewerbfähigkeit im In- und Auslande von der billigeren Herstellung des Roheisens daselbst ebenfalls den vollen Nutzen zu ziehen.

In wie einschneidender Weise sich alsdann die Verhältnisse zwischen den großen in Südwestdeutschland und Rheinland und Westfalen belegenen Industriezentren ändern werden und welche Verschiebungen sich alsdann im Eisenbahnverkehr ergeben werden, braucht an dieser Stelle kaum hervorgehoben zu werden.



II.

Antrag der Stahlwerke im Ruhrgebiet, betreffend zwei Feststellungen in Sachen des Moselkanals.

Bei den Kölner Verhandlungen über den Bau des Moselkanals wurde von seinen Freunden u. a. angeführt, daß er den Ruhrwerken große Vorteile bringen werde, weil er den Transport der Minette gegenüber den bestehenden Bahnfrachten wesentlich verbilligen werde.

Um diese Frage sachgemäß zu klären, gestatten sich die ergebenst Unterzeichneten, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte vorzutragen, geneigtest Erhebungen darüber anstellen lassen zu wollen, welche Erzmengen, die nach den heutigen technischen Begriffen an der Ruhr verhüttbar sind, in Lothringen anstehen und für den Transport auf dem Moselkanal überhaupt infrage kommen können. Diese Arbeit, die nicht sehr schwierig ist, weil die meisten Vorkommen mit abbaufähigem Erz erschlossen sind oder doch nach den Aufschlüssen benachbarter Felder mit ziemlicher Sicherheit beurteilt werden können, würde für die wirtschaftliche Wertung des Moselkanals von größter Bedeutung sein. Sie würde aber auch, zumal, wenn sie noch einen Schritt weiter gehen und außer den lothringischen Erzvorkommen Luxemburg in den Kreis ihrer Untersuchungen ziehen könnte, der gesamten Volkswirtschaft wertvolles statistisches Material und im besonderen einen Maßstab für die Beurteilung der Lebensdauer der lothringischen bezw. luxemburgischen Erzvorkommen bieten, was für unsere industrielle Entwicklung sowohl als auch für unsere Verkehrspolitik von größter Tragweite sein wird.

Nach Feststellung der vorhandenen Erzmengen müßten für den vorliegenden Fall alle Konzessionen, die sich in den Händen der Mosel- und Saarwerke sowie im Besitz der Luxemburger Hütten- und Hochofenwerke befinden, ausgeschieden werden, weil alle diese Werke keine Erze an den Markt bringen, sondern ihre gesamte Förderung ausschließlich selbst verarbeiten. Die Erze dieser Werke, die bekanntlich über die reichsten Vorkommen und die weitaus größten Mengen verfügen, fallen somit für den Transport auf dem Moselkanal gänzlich aus. Hierfür blieben nur die Mengen übrig, welche die Ruhrwerke besitzen, soweit sie sich vermöge einer guten kalkigen Beschaffenheit bei einem entsprechenden Eisengehalte für den Transport überhaupt eignen. Der Grubenbesitz der Ruhrwerke in Deutsch-Lothringen und Luxemburg enthält aber, abgesehen von der Aktiengesellschaft „Phönix“ in Ruhrort und der „Gutehoffnungshütte“ in Oberhausen, in der Hauptsache Erze von nur mittlerer Beschaffenheit, die im allgemeinen keinen weiten Transport vertragen.

Als sicher kann wohl gelten, daß, wenn der Kanal gebaut wird, einzelne Ruhrwerke ihre Betriebe ganz oder teilweise nach der Mosel verlegen müssen, um aus eigenen oder französischen Erzgruben ihren Erzbedarf zu decken. Die Folgen, die sich daraus für den preußischen Staat ergeben, brauchen wir hier nicht zu erörtern.

Nicht minder wichtig ist die Frage, welche Verschiebungen den Absatzgebieten der Werke an der Saar und Mosel sowie in Luxemburg einerseits und der Ruhrwerke andererseits durch den Bau des Moselkanals eintreten werden. Schon heute haben die Werke an Saar, Mosel und Luxemburg ihren Absatz bis in das Herz des Ruhrgebietes und darüber hinaus über fast ganz Norddeutschland ausgedehnt. Um diese Behauptung zu beweisen, bitten die ergebenst Unterzeichneten den Herrn Minister durch die betreffenden Eisenbahnstationen an Saar, Mosel und in Luxemburg geneigtest feststellen zu lassen, welche Mengen an Halbzeug und Walzwerkserzeugnissen wie: Schienen, Schwellen, Träger, Stab-, Formeisen und Draht im Jahre 1907 seitens der genannten Werke über Koblenz hinaus nach Rheinland, Westfalen, dem Siegerland, nach Hessen-Kassel, den Provinzen Hannover und

Schleswig-Holstein, sowie nach Oldenburg, Bremen, Hamburg und den beiden Mecklenburg versandt worden sind. Und diese Gegenden müssen samt und sonders und mit vollem Recht als das eigentliche Interessengebiet der Ruhr bezeichnet werden.

Zum Vergleich damit müßte dann ebenfalls festgestellt werden, welche Mengen in den gleichen Erzeugnissen die Ruhr im Jahre 1907 nach Süddeutschland, Nassau mit Frankfurt a. M., dem Elsaß und Lothringen, dem Interessengebiet der Werke an Saar, Mosel und in Luxemburg geliefert hat.

Eine solche Gegenüberstellung wird ein zutreffendes Bild von der größeren Leistungsfähigkeit dieser Werke gegenüber den Ruhrwerken geben.

Sind die Saar-, Mosel- und Luxemburger Werke trotz der höheren Fracht schon heute in der Lage, die Ruhrwerke in ihrem eigenen Interessengebiet mit Erfolg zu bekämpfen, so wird das erst recht der Fall sein, wenn sie durch den Moselkanal gar eine Frachtersparnis von + M 6 pro 1000 kg erlangen.

Die ergebenst Unterzeichneten sprechen die Hoffnung aus, daß der Herr Minister ihrem Antrage stattgeben und die beiden Feststellungen, welche zur Klarstellung der Bedeutung und Folgen des Moselkanals für die Regierung und für die Industrie tatsächliche und einwandfreie Unterlagen liefern werden, anordnen wird, damit die Ergebnisse bei der schwerwiegenden Entscheidung der Regierung gewürdigt werden können.

Die gleiche Eingabe haben die ergebenst Unterzeichneten an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe gemacht.

Ganz ergebenst.

Oberhausen II, d. 24. Febr. 1908.
Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb.
Unterschriften.

Duisburg-Meiderich, den 25. Februar 1908.
Rheinische Stahlwerke.
Unterschriften.

Bruckhausen, Hamborn, 26. Februar 1908.
Gewerkschaft Deutscher Kaiser.
(gez.) Jos. Thyssen.

Bochum, den 21. Februar 1908.
Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation.
Der Verwaltungsrat:
(gez.) v. Gutmann
Der Generaldirektor:
(gez.) F. Baare.

Hoerde i. W., den 18. Febr. 1908.
„Phönix“ Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb.

Dortmund, den 19. Febr. 1908.
Eisen- und Stahlwerk Hoesch Aktiengesellschaft in Dortmund.
(gez.) Springorum.

Dortmund, den 20. Febr. 1908.
Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie.
Der Vorstand.
Unterschriften.

Gußstahlfabrik, Essen, 22. Febr. 1908.
Friedr. Krupp, Aktiengesellschaft.
Das Direktorium.
Unterschriften.

August Spieß, Ill.-Duisburg





